# SKRZYDLATA POLSKA

NR 27 (782) ● 3. VII. 1966 ● ROK XXII/XXXVI ● CENA 2 ZŁ

## TRÓJKA NAJLEPSZYCH

**Czołową rolę na XII Szybowcowych Mistrzostwach Polski odgrywali aktualny mistrz świata Jan Wróblewski (z lewej), obrońca tytułu i jego zdobywca już po raz trzeci Edward Makula oraz bezkonkurencyjna nasza rekordzistka Pelagia Majewska, która o klasę jest lepsza od swych konkurentek. Najlepszą trójkę podpatrzyliśmy, gdy pod hangarem leszczyńskiego Centrum oczekiwała na decyzję odnośnie konkurencji.**

**Foto: J. POMIANOWSKI**



## WSK-ŚWIDNIK PRODUKUJE ŚMIGŁOWCE TURBINOWE MI-2

W Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Swidniku (PZL im. Z. Pułaskiego) odbyła się 20 czerwca br. konferencja prasowa, na której poinformowano dziennikarzy o produkowanych w wytwórni pierwszych polskich śmigłowcach o napędzie turbinowym.

Jest to śmigłowiec Mi-2, oparty na dokumentacji radzieckiego konstruktora, prof. dr M. Mila. Wyposażony jest on w dwa silniki turbinowe o mocy 400 KM. Zwiększona moc pozwala na szybsze przewożenie większych ładunków. Użyteczny ciężar śmigłowca wynosi ponad 1 100 kG, a maksymalna prędkość lotu poziomego 210 km/h. Zwiększono także poważnie zasięg lotu: w wersji pasażerskiej do 300 km, a z dodatkowymi zbiornikami — nawet do 700 km.

Produkowany przez WSK Swidnik śmigłowiec Mi-2 może być używany do przewożenia pasażerów (8 osób), w celach transportowych (700 kG ładunków), rolniczych i sanitarnych (4 pacjentów i jedna osoba z obsługi lekarskiej). Zewnętrzne urządzenie zaczepowe, w które wyposażony jest śmigłowiec, pozwala na przewożenie ładunków wielowymiarowych o ciężarze 800 kG. Konstrukcja maszyny zapewnia łatwość załadunku i wyładunku w terenie górskim oraz na placach o ograniczonych wymiarach. Dodatkowo zamontowane 2 zbiorniki po 500 litrów każdy — umożliwiają ładowanie płynnych lub sproszkowanych środków chemicznych. Wyposażenie w odpowiednie instalacje, na przykład przeciw oblodzeniu, pozwala na eksploatację maszyny w trudnych warunkach atmosferycznych. Należy dodać, że dzięki urządzeniu dźwigowemu śmigłowiec może być wykorzystany w celach ratowniczych i transportowych, w zawisie nad ziemią lub nad wodą.

Godne podkreślenia jest opanowanie przez załogę wytwórni w Świdniku nowych procesów technologicznych, częstokroć dotychczas nie znanych w Polsce, jak np. proces frezowania chemicznego stopów aluminium, zgrzewania części duralowych, hydropolerowanie, anodowanie twarde stopów aluminiowych, klejenie metali i drążenie elektroiskrowe.

Dodajmy jeszcze, że za to duże osiągnięcie przyznano ponad 250 pracownikom WSK Swidnik nagrody Komitetu Nauki i Techniki. Naszym Czytelnikom przypominamy przy tej okazji, że zakład ten otrzymał w roku ubiegłym od „Skrzydlatej" honorowe wyróżnienie roku — „Błękitne Skrzydła 1965".

Załodze WSK Swidnik serdecznie gratulujemy tak dużego osiągnięcia.

(y)




12 czerwca br. starszy instruktor spadochronowy Aeroklubu Białostockiego, Ryszard Ożarowski, wykonał swój jubileuszowy, dziewięćsetny skok ze spadochronem. Pracuje on w swym zawodzie od 1952 roku, a spadochroniarstwo uprawia już od szesnastu lat. W okresie pracy instruktorskiej wyszkolił setki skoczków. Wielu z nich znanych jest dziś z wyczynu i umiejętności techniki wykonywania skoków, a sporo pełni służbę w Wojskach Powietrzno-Desantowych.

R. Ożarowski posiada drugą klasę pilota samolotowego i jednocześnie lata na szybowcach. Postanowił wykonać w niedługim czasie swój tysięczny skok ze spadochronem.

Gratulujemy i życzymy białostockiemu instruktorowi wielu dalszych udanych skoków.

TADEUSZ KORZONEK
Foto: Zenon Kadziewicz

## TADEUSZ DZIUBA prowadził po pięciu konkurencjach w Lisich Kątach

W dniach 16—30 czerwca br. w Wyczynowej Szkole Szybowcowej w Lisich Kątach rozgrywane były drugoligowe zawody szybowcowe. Startowało 24 pilotów z całego kraju na szybowcach „Mucha Standard". Przypominamy, że 10 pierwszych pilotów w ostatecznej klasyfikacji w tych zawodach zdobywa prawo startu w Szybowcowych Mistrzostwach Polski w następnym roku. A oto wyniki pierwszych konkurencji:

**I konkurencja — trójkąt 204,5 km:** 1. M. Łuszpiński (Wrocław) — 65,7 km/h — 1000 pkt; 2. H. Lisiecki (Jelenia Góra) — 64,0 km/h — 940 pkt; 3. T. Dziuba (Szczecin) — 62,8 km/h — 900 pkt.

Konkurencję ukończyło 17 pilotów.

**II konkurencja — trójkąt 264 km:** 1. J. Ziobro (Jelenia Góra) — 75,4 km/h — 1000 pkt; 2. T. Dziuba (Szczecin) — 73,8 km/h — 965 pkt; 3. F. Szachewicz (Warszawa) — 72,2 km/h — 930 pkt.

Ukończyło: 17 pilotów.

**III konkurencja — docel — powrót 334 km:** 1. T. Dziuba (Szczecin) — 57,0 km/h — 1000 pkt; 2. F. Szachewicz (Warszawa) — 298 km — 765 pkt; 3. J. Gorszczyński (Katowice) — 280 km — 720 pkt.

**IV konkurencja — docel 105 km:** 1. W. Przybyła (Olsztyn) 106,8 km/h — 1000 pkt; 2. W. Kamińska (Białystok) — 106,2 km/h — 995 pkt; 3. Zb. Noszczyk (Lublin) — 104,9 km/h — 950 pkt.

Ukończyło 23 pilotów.

**Po czterech konkurencjach:** 1. T. Dziuba (Szczecin) — 3 715 pkt; 2. E. Popiołek (Kraków) — 2 687 pkt; 3. F. Szachewicz (Warszawa) — 2 495 pkt; 4. J. Gorszczyński (Katowice) — 2 360 pkt; 5. W. Kamińska (Białystok) — 2 345 pkt.

**V konkurencja — trójkąt 110 km:** 1. J. Ziobro (Jelenia Góra); 2. M. Pawluk (Stalowa Wola); 3. H. Lisiecki (Jelenia Góra).

**Po pięciu konkurencjach:** 1. T. Dziuba, 2. E. Popiołek, 3. F. Szachewicz, 4. Cz. Zalewski, 5. A. Sosnowski, 6. H. Lisiecki, 7. R. Szamkołowicz (Szczecin), 8. J. Gorszczyński, 9. J. Ziobro, 10. M. Pawluk, 11. W. Kamińska.

W czasie trwania zawodów w Lisich Kątach bawił szybowcowy mistrz świata Jan Wróblewski. W dniu 19 czerwca br. podjął on próbę ustanowienia rekordu świata na szybowcu dwumiejscowym na ok. 600 km liczącej trasie docelowo-powrotnej Lisie Kąty — Białystok — Lisie Kąty. Niestety, próba nie udała się, choć szczęście było blisko, bowiem „Bocian" pilotowany przez Jana Wróblewskiego lądował zaledwie 30 km od celu.

(kh)

## EDMUND MIKOŁAJCZYK SAMOLOTOWYM MISTRZEM POLSKI W AKROBACJI 1966

Dnia 19 czerwca br. na lotnisku Aeroklubu Rzeszowskiego zakończyły się VI z kolei Samolotowe Mistrzostwa Polski w Akrobacji, które zgromadziły na starcie 18 zawodników.

Uroczyste zakończenie mistrzostw połączone z pokazami lotniczymi odbyło się o godz. 15.30 na lotnisku Jasionka, na które przybyli: sekretarz KW PZPR w Rzeszowie tow. Stanisław Ryba, Główny Inspektor Lotnictwa gen. dyw. pil. Jan Raczkowski, Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL płk pil. mgr Arnold Juniter, przedstawiciele komitetu honorowego mistrzostw Polski, członkowie zarządu Aeroklubu Rzeszowskiego oraz zaproszeni goście. Po przemówieniu Głównego Inspektora Lotnictwa nastąpiło ogłoszenie wyników mistrzostw.

Po rozegraniu pięciu konkurencji Samolotowym Mistrzem Polski w Akrobacji na rok 1966 został **Edmund Mikołajczyk** (Gliwice) — 24 834 pkt, przed **Stanisławem Kasperkiem** (Świdnik) — 24 258 pkt i **Stefanem Studenckim** (Zielona Góra) — 23 310 pkt. Czwarte miejsce zajął **Helmut Staś** (Opole) — 23 240 pkt, a piąte **Ryszard Kasperek** (Świdnik) — 22 614 pkt 6. Antoni Kozłowski (Katowice) — 21 579 pkt, 7. Zbigniew Nowakowski (Mielec) — 21 113 pkt, 8. Henryk Jaworski (Świdnik) — 20 915 pkt, 9. Stanisław Marliński (Leszno — 19 884 pkt oraz 10. Stanisław Ackerman (Inowrocław) — 19 671 pkt.

Puchar ufundowany przez ministra Obrony Narodowej marszałka Polski Mariana Spychalskiego otrzymał Edmund Mikołajczyk. M. in. wręczył również nagrodę obecny na uroczystości dyrektor Air France.

W pokazach lotniczych wzięli udział piloci samolotowi, szybowcowi, skoczkowie spadochronowi i piloci wojskowi. Na szczególną uwagę zasługiwał popis akrobacji w wykonaniu Stanisława Kasperka, akrobacji zespołowej (Dudzik, Adamkiewicz, Kwiatkowski) oraz akrobacji na samolocie szkolno-treningowym o napędzie odrzutowym TS-11 „ISKRA". Pokazom przyglądało się około 10 000 widzów.

Wieczorem odbyła się wspólna kolacja, podczas której wręczono zawodnikom nagrody i upominki. Życzono sobie wielu sukcesów, a szczególnie jak najlepszych osiągnięć w zbliżających się Samolotowych Mistrzostwach Świata w Akrobacji, które odbędą się w Moskwie.

(m)

## NOWE WŁADZE KLUBU SENIORÓW LOTNICTWA PRZY APRL

Wybrane na V walnym zebraniu sprawozdawczo-wyborczym Klubu Seniorów Lotnictwa w Dęblinie nowe władze KSL ukonstytuowały się następująco:

### ZARZĄD

| | |
|---|---|
| Prezes | — Medard KONIECZNY |
| I Wiceprezes | — Czesław SZCZECIŃSKI |
| II Wiceprezes | — Adam KUROWSKI |
| Sekretarz | — Kazimierz HABER |
| Z-ca Sekretarza | — Julian STACHURSKI |
| Skarbnik | — Józef WERAKSO |
| Z-ca Skarbnika | — Wł. DZIĘCIOŁOWSKI |

Członkowie: Ryszard BARTEL, Zbigniew BURZYŃSKI, Gustaw SIDOROWICZ, Stanisław JENSEN, Eugeniusz PASZKOWSKI, Antoni MROCZKOWSKI, Ludwik SCHULTZ i Kazimierz GASZYN.

### KOMISJA REWIZYJNA

Marian ZABŁOCKI (przewodniczący), Wacław LITWINOWICZ, Stanisław OLSZÓWKA, Lucyna WASILEWSKA i Edward PETEREK.

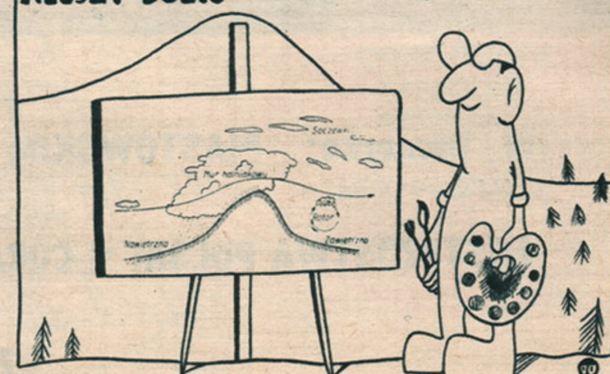
### SĄD KOLEŻEŃSKI

Franciszek JANIK (przewodniczący), Stanisław PAWLUĆ, Eugeniusz PRUSIECKI, Wiktor PNIEWSKI i Szczepan MARCINKOWSKI.

## „WILGA" NA ULICACH WARSZAWY

Samolot na ulicach Warszawy wśród normalnego ulicznego ruchu — to raczej rzadkość. Samolot ten („Wilga" w pierwszej wersji) brał udział w korowodzie studenckim jako „maskotka" Wydziału Mechanicznego, Energetyki i Lotnictwa Politechniki Warszawskiej. Ozdobiony okolicznościowymi hasłami i rysunkami przebył drogę od Politechniki do Kolumny Zygmunta. Był dużą atrakcją korowodu i budził zrozumiałą sensację wśród warszawiaków. Na zdjęciu — w Alejach Niepodległości.

Foto: Andrzej Tomczyk.



# PIASTOWSKIM SZLAKIEM TYSIĄCLECIA

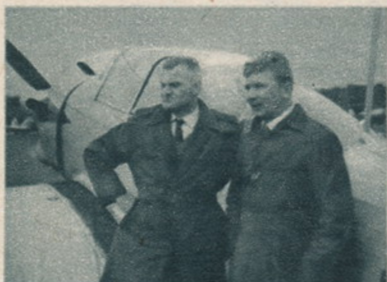


Jak-18A jednej z załóg z NRD.

**HENRYK KUCHARSKI**



Pil. Władysław Gawlik (Katowice) i red. Jacek Cieszewski („Trybuna Robotnicza") — triumfatorzy V Rajdu.



Trzecie miejsce zajęła załoga w składzie pil. Zbigniew Wróblewski (Katowice) — z prawej oraz red. Tadeusz Pajda („Żołnierz Polski").

Potężniejszy od swych poprzedników V Samolotowy Rajd Dziennikarzy i Pilotów, rozegrany w dniach 29 maja — 9 czerwca br, zawitał najpierw gwiaździstym zlotem załóg do Gniezna. Stało się tak nieprzypadkowo. V SRDiP miał być, i był, mocnym akcentem ogólnokrajowych obchodów, uroczystości i imprez czczących przypadającą w bieżącym roku rocznicę 1000-lecia Państwa Polskiego.

Prastary gród Mieszka I i Bolesława Chrobrego, kolebka i pierwsza stolica Polski był dobrym tłem i miejscem nie tylko oficjalnego rozpoczęcia Rajdu połączonego z uroczystościami Święta Ludowego ale również przypomnienia wielu znamiennych wydarzeń z naszej historii. Mówił o tym pięknie w swym gnieźnieńskim przemówieniu Główny Inspektor Lotnictwa gen. dyw. pil. Jan Raczkowski.

Z Gniezna jak orzeł z gniazda wyleciał skrzydlaty rajd na piastowski szlak Tysiąclecia. Dwa dni odpoczywał w liczącym X wieków Włocławku, potem przycupnął na chwilę w Ostrowie Wlkp., by wreszcie rozgościć się trzydniową wizytą w Rybnickim Okręgu Węglowym. Z wyjątkowo gościnnej ziemi górników wzleciał do zmartwychwstałej z gruzów Nysy, skąd po dwudniowym pobycie ruszył do, przywróconego po wiekach Tysiącletniej Macierzy, Wrocławia.

41 pilotów i tyluż dziennikarzy, stanowiących rajdowe załogi, pokonało w tym czasie 1 041 km punktowanej i wymyślnie utrudnionej trasy. Już na mecie we Wrocławiu dorobek punktowy pilotów starali się maksymalnie powiększyć dziennikarze. 82 (!) reportaże opiewające piękno oglądanej ziemi i samego Rajdu były niebagatelnym plonem tej iście sportowej walki na pióra. A ile jeszcze rajdowych materiałów ujrzy światło dzienne?

Nie sposób oczywiście w skromnych ramach niniejszego artykułu przekazać całego bogactwa rajdowych wydarzeń, obserwacji i odczuć, jakie nasuwają się podczas towarzyszenia tej imprezie. Pomimo to — spróbujmy przyjrzeć się V Rajdowi nieco bliżej.

### SZLACHETNE WSPÓŁZAWODNICTWO

**Część sportowo-pilotażowa** V Rajdu składała się z 6 konkurencji. W każdej z nich punktowano po 3 próby. Stałymi były: dokładność lądowania w prostokącie oraz regularność lotu, kontrolowana na nieujawnionych bazach i na mecie. Na pozostałą próbę składało się: odnajdywanie wyłożonych znaków na często łamanej trasie, identyfikowanie obiektów na podstawie zdjęć, lot według podanych kątów magnetycznych drogi i odszukiwanie punktów zwrotnych kierunku na podstawie zdjęć oraz lot po łuku. Na ogół na tę próbę przypadało kilka wymienionych tu zadań.

Łącznie pilot mógł zdobyć 900 pkt. Na uzyskanie wartości bliskich tej sumy mogło zdobyć się wiele znakomitości lotniczych startujących w V Rajdzie. Dla przykładu wymienię choćby kilka: Zdzisław Dudzik (Warszawa) i Władysław Gawlik (Katowice) mają na swym koncie tytuły mistrzów Polski, a W. Kwiatkowski (Warszawa), St. Maksymowicz (Wrocław), H. Sienkiewicz (Jelenia Góra) i M. Studziński (Kielce) zwycięstwa w poprzednich rajdach. Przyjrzyjmy się jednak jak przebiegała sama walka.

**I konkurencja: Kruszwica — Gniezno (Gębarzewo) — 57 km.** Aż 6 załóg zdobyło maksimum 110 pkt. Wł. Gawlik, W. Kwiatkowski, K. Pogorzelski, Zb. Wróblewski, T. Śliwak i W. Runge z NRD to nazwiska pilotów tych załóg. Pierwsze miejsce drogą losowania przypadło w udziale zeszłorocznym zwycięzcom rajdu — W. Kwiatkowskiemu i red. T. Stępniowi. Załoga „Skrzydlatej" — pil. Z. Dudzik i red. J. Zarębski uplasowała się co prawda dopiero na 17 pozycji (85 pkt), ale niewielka strata punktów nie wykluczała jeszcze walki o czołowe miejsce.

**II konkurencja: Gniezno — Włocławek (Kruszyn) — 189 km.** Znów sukces, tym razem w pojedynkę, załogi Katowic: Wł. Gawlik — red. J. Cieszewski, którzy ponownie zdobyli maksimum punktów (160) i samodzielnie objęli prowadzenie. Podciągnęła się załoga „Skrzydlatej". Trzecie miejsce w konkurencji (145 pkt) dało jej 8 lokatę po dwóch konkurencjach. Po raz drugi najlepszą załogą zagraniczną byli Niemcy W. Runge — A. Rossner — 105 pkt i 13 miejsce.

**III konkurencja: Włocławek — Ostrów Wlkp. (Michałków) — 182 km.** Trzy załogi uzyskały maksimum 150 pkt: Zb. Wróblewski — T. Pajda, St. Maksymowicz — A. Waligórski i Z. Dudzik — J. Zarębski. Najlepsi z zagranicy — Jugosłowianie S. Orożim — D. Kralj —105 pkt, 15 miejsce. Po trzech konkurencjach na czoło wyszła załoga warszawska W. Kwiatkowski — T. Stępień — 395 pkt. Reprezentanci „Skrzydlatej" awansowali na 6 miejsce — 380 pkt.

**IV konkurencja: Ostrów Wlkp. — Rybnik (Gotartowice) — 202 km.** Niespodziewane zwycięstwo outsiderów: A. Rogóyskiego — I. Greczanik — 145 pkt. 140 pkt i 5 miejsce uzyskała najlepsza załoga zagraniczna U. Pilz i W. Schünke z NRD. Załoga „Skrzydlatej" — 120 pkt i 17 miejsce. Po czterech konkurencjach prowadzili: W. Kwiatkowski — T. Stępień i A. Milkiewicz — J. Szymański, po 510 pkt. Nasi przedstawiciele Z. Dudzik — J. Zarębski mając 500 pkt. zajmowali 5 miejsce. Najlepsza załoga zagraniczna — W. Runge — A. Rossner okupowała 16 miejsce (385 pkt).

**V konkurencja: Rybnik — Nysa (Radzikowice) — 197 km.** Znów zwycięstwo (150 pkt) — 57-letniego Wł. Gawlika, prawdziwej rewelacji V Rajdu. Z. Du-

CIĄG DALSZY NA STR. 4





Wyżej: Jako nagrodę na etapie do Gniezna załoga „Wiraży" otrzymała dwie tajemnicze skrzynki. W każdej z nich... był kogut z kurą (oczywiście żywe). Na zdjęciu: mjr red. Kaznowski ze swą nagrodą. Wraz z odbiorcami nagród i publicznością śmieli się również generał Raczkowski i prezes Antosiewicz

Z lewej: Dziewczęta w ludowych śląskich strojach wraz z dziarskimi górnikami witały kwiatami i serdecznym uśmiechem załogi rajdowe na rybnickim lotnisku Gotartowice.




Jedna z załóg rajdowych na trasie trzeciej konkurencji z Włocławka do Ostrowa Wlkp.




Gospodarz Rajdu — red. Maria Teisseyre i załoga jugosłowiańska. Stoi w kabinie red. Drago Kraji, reprezentujący dziennik „Delo" w Ljubljanie.



Sławę najweselszych rajdowców zyskała sobie sympatyczna załoga Aeroklubu Krakowskiego i „Dookoła Świata": pil. Edward Kieszkowski i red. Jan Adamczewski (w białych stylowych czapkach).



Próba lądowania w prostokącie. Szczęścia próbuje niemiecki Jak-18A. Niżej: Pil. Zdzisław Dudzik i red. Jerzy Zarębski („Skrzydlata Polska") przed startem z lotniska w Nysie.



CIĄG DALSZY ZE STR. 3

dzik lecący z naszym kolegą redakcyjnym wyraźnie się rozkręcił. Jest ciągle w czołówce (tu zajął 4 m — 142 pkt) i mierzy wysoko. W tej konkurencji sporo punktów tracą dwie prowadzące dotąd załogi. Najlepsza załoga zagraniczna W. Runge — A. Rossner zajmuje 7 miejsce — 138 pkt. Przed startem do ostatniej konkurencji pilotażowej prowadzą Wł. Gawlik — J. Cieszewski — 655 pkt. Załoga „Skrzydlatej" jest już na 3 miejscu (640 pkt).

**VI konkurencja: Nysa — Wrocław — 214 km.** Aż 9 załóg, w tym załoga „Skrzydlatej", zdobyło maksimum 160 punktów. Nie znalazł się tu jednak Wł. Gawlik. Byli natomiast jego najgroźniejsi konkurenci Zb. Wróblewski i Z. Dudzik. Oni też wyprzedzili aktualnego mistrza Polski. Ostateczna kolejność po rozegraniu konkurencji pilotażowych była następująca: 1. Zb. Wróblewski (Katowice) — T. Pajda („Żołnierz Polski") — 804 pkt, **2. Z. Dudzik (Warszawa) — J. Zarębski („Skrzydlata Polska") — 800 pkt.,** 3. Wł. Gawlik (Katowice) — J. Cieszewski („Trybuna Robonicza") — 785 pkt. Najlepsza załoga zagraniczna — W. Runge — A. Rossner zajmowała 14 pozycję, mając 651 pkt.

**Konkurencje dziennikarskie.** Kiedy piloci mieli V Rajd poza sobą, w szranki stanęli dziennikarze. Ich zadaniem było napisanie dwóch reportaży: problemowego, związanego z założeniami programowymi Rajdu (550 możliwych do zdobycia punktów) oraz lotniczego (350 pkt). Rozterkotały się maszyny do pisania. Kawa i mokre ręczniki na co bardziej rozpalone głowy były na szczęście w pogotowiu.

Wreszcie siedmioosobowe jury pod przewodnictwem wiceprezesa ZG SDP — red. Zbigniewa Lipińskiego, po pracowitym zapoznaniu się ze wszystkimi pracami, ogłosiło wyniki. Najlepszymi dziennikarzami V Rajdu zostali: Andrzej Waligórski (Polskie Radio Wrocław) — 778 pkt i Jacek Cieszewski („Trybuna Robotnicza") — 771 pkt. Jerzy Zarębski ze „Skrzydlatej Polski" zajął 11 miejsce ale ze stratą tylko 29 pkt. do trzeciego dziennikarza Rajdu Alfreda Rossnera z NRD (Tribüne") — 680 pkt.

Ostateczne i pełne wyniki V SRDiP znają czytelnicy z osobnej tabeli. Ogólne zwycięstwo odniosła załoga Katowic Władysław Gawlik, trzeci pilot Rajdu i red. Jacek Cieszewski („Trybuna Robotnicza"), drugi dziennikarz. Reprezentanci „Skrzydlatej" pil. Zdzisław Dudzik z Warszawy i red. Jerzy Zarębski uplasowali się na dobrym, piątym miejscu (1 451 pkt) ze stratą zaledwie 30 pkt do trzeciej załogi. Miano najlepszej załogi zagranicznej utrzymali goście zza Odry pil. Werner Runge i red. Alfred Rossner („Tribüne"), którzy zajęli 8 miejsce. Trzeba tu dodać, że wszyscy dziennikarze zagraniczni zdecydowanie poprawili lokaty swych pilotów w ogólnej klasyfikacji.

### POZNAJEMY KRAJ I LUDZI

Czas Rajdu był nieprzerwanym ciągiem spotkań, konferencji prasowych, zwiedzania. Równie potężnej porcji wiedzy i obserwacji nie daje żadna z krajowych imprez. A oto ta część rajdu w telegraficznym skrócie.

Z zabytków największe wrażenie wywarł Ostrów Lednicki i najstarsza część Gniezna. Z wielkich obiektów i budów: konińskie zagłębie przemysłowe z odkrywkami węgla brunatnego — „Kazimierz", „Pątnów", „Adamów", elektrowniami — „Konin", „Pątnów", „Gosławice" oraz huta aluminium „Konin" w Malińcu; wielka zapora wodna we Włocławku; Rybnicki Okręg Węglowy ze swymi kopalniami „Jankowice", „Dębieńsko", „Rymer", „Jastrzębie", „Chwałowice" i innymi oraz Rybnicką Fabryką Maszyn, Zakładami Koksochemicznymi i Koksowniczymi, Hutą „Silesia" i innymi; Zakłady Urządzeń Przemysłowych w Nysie. Spotkania: z harcerzami we Włocławku, młodzieżą ZMS we Włocławku i Wrocławiu, z weteranami Powstań Śląskich w Rybniku. Ponadto były spotkania z władzami miast i rejonów, dyrekcjami zakładów, obiektów przemysłowych itp. Także — pokazy lotnicze w Gnieźnie, Włocławku, Rybniku, Nysie i Wrocławiu oraz ćwiczenia zakładowego oddziału samoobrony w Rybniku.

### OSOBISTOSCI OFICJALNE

Przewodniczącym Honorowego Komitetu V SRDiP był wicepremier Zenon Nowak. W Komitecie Honorowym V SRDiP znalazły się ponadto 64 osoby, wśród których zauważyć można nazwiska przedstawicieli najwyższych władz państwowych, partyjnych i wojewódzkich oraz organizacji społecznych, instytucji i zakładów pracy.

Rajd w czasie jego trwania zaszczycali swoją obecnością m. in.: kierownik Biura Prasy KC PZPR Stefan Olszowski, Główny Inspektor Lotnictwa gen. dyw. pil. Jan Raczkowski, przedstawiciele władz partyjnych i gospodarczych województw i miast przez które przebiegał Rajd, zastępcy Głównego Inspektora OTK gen. bryg. Aleksander Cesarski i Tadeusz Hupałowski, gen. bryg. Otton Roczniok, gen. bryg. pil. Julian Paździor, prezes Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz, sekretarz generalny APRL płk pil. mgr Arnold Juniter, dyrektor PLL LOT inż. Jan Zwierzyński, przedstawiciele ZG ZMS i inni.

### Ludzie Rajdu

Niewątpliwie najbardziej popularnymi, a jednocześnie zapracowanymi ludźmi V Rajdu byli: mjr pil. inż. Antoni Chojcan — kierownik Rajdu i red. Maria Teisseyre — gospodarz Rajdu. Napracowała się Komisja Sędziowska, której przewodniczył inż. St. Pacyk oraz personel techniczny blisko 50-ciu samolotów i sprzętu naziemnego. Wiele wysiłku w organizację swoich etapów włożyli ludzie miejscowych aeroklubów oraz władz partyjnych i społecznych miasta czy rejonu.

Załogą o największym poczuciu humoru byli Edward Kieszkowski (Kraków) i Jan Adamczewski („Dookoła Świata"). Najbardziej przeżywał swe sukcesy i niepowodzenia Władysław Gawlik.

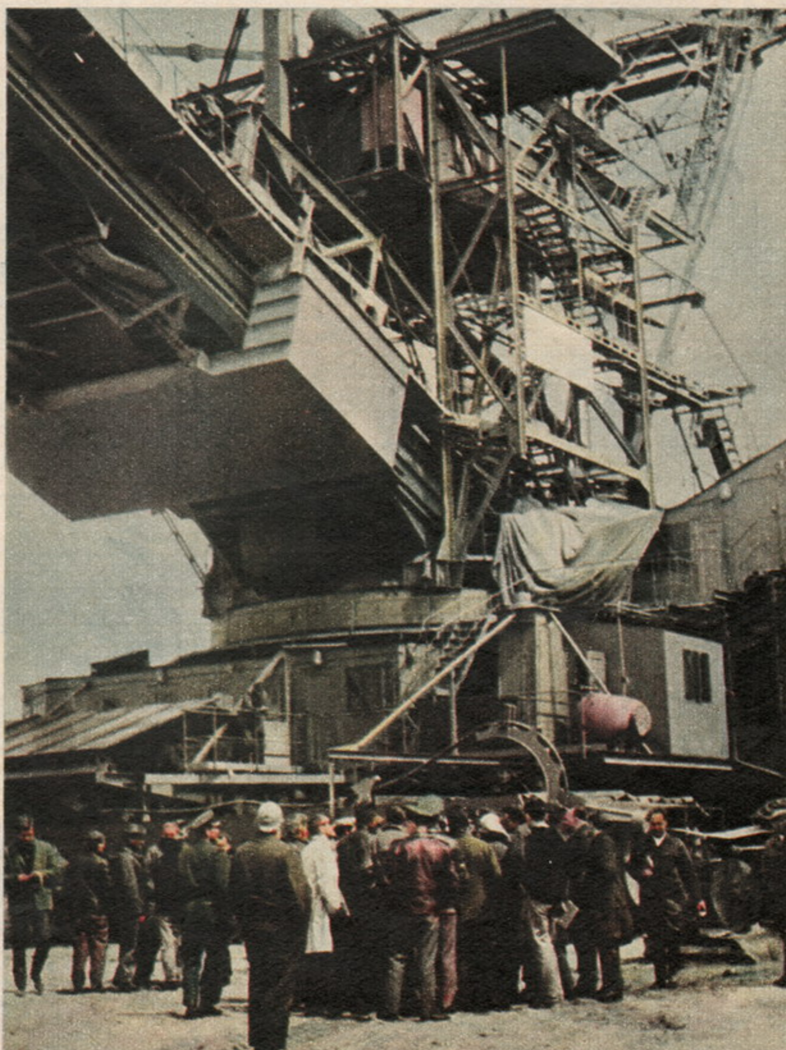
Wiele zresztą byłoby tu nazwisk, które warto wymienić. Niestety lista byłaby sporo przydługa.

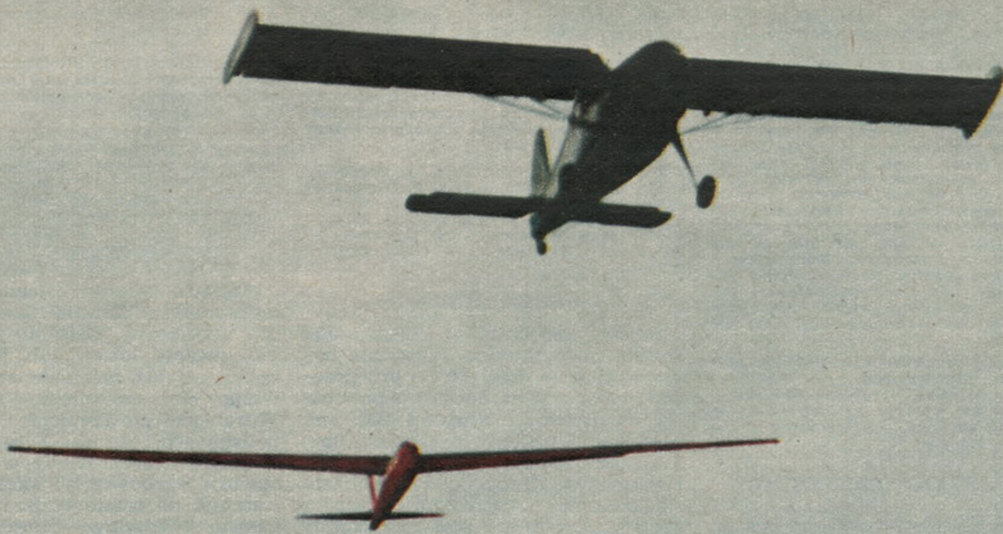
### Taaka impreza

Bez względu jednak na ostateczne wyniki punktowe załóg — Rajd był zwycięstwem każdego uczestnika, organizatorów i, co godne szczególnego podkreślenia, rajdowej idei. Dla pilotów stał się on doskonałą okazją do sportowej konfrontacji swych umiejętności, dla dziennikarzy — kopalnią tematów, które owocować będą długo w prasie, radiu i telewizji. dla społeczeństwa — wielką, radosną i niecodzienną imprezą. Dla wszystkich — potężną i bezcenną porcją wartości poznawczych.

Z podziwem uczestnicy rajdowej wycieczki oglądają gigantyczną koparkę kroczącą w kopalni węgla brunatnego w Koninie.

Zdjęcia: B. Koszewski (9) i H. Kucharski (2)





# XII SMP

**PRZEZ dwa tygodnie ważyły się losy naszych czołowych szybowników. Każda podróż na start, każda zapowiedź nowej konkurencji budziła nadzieje, podniecała wyobraźnię. Wszyscy mieli przed sobą jakieś cele. Pierwsza dziesiątka i kadra, druga dziesiątka i pewność startu w Lisich, minięcie „tego" czy „tej". Dlatego sukcesów było więcej, niż ten jeden oficjalny w postaci mistrzowskiego tytułu. Dlatego trudno w tym krótkim sprawozdaniu oddać wszystkie przeżycia uczestników XII Szybowcowych Mistrzostw Polski. Całą tę gmatwaninę triumfów i porażek, szczęść i pechów, wzlotów i upadków. Atmosferę walki i zaciętości, ale jednocześnie sympatii oraz prawdziwych przyjaźni. Czegoś co trudno zrozumieć, jeśli się samemu nie przeżyje. Ale... precz sentymenty. Porozmawiajmy rzeczowo o tym, co działo się w Lesznie na początku czerwca AD 1966.**

## PIERWSZA PRÓBA

Dopiero po dwóch dniach oczekiwania na pogodę, we wtorek 31 maja br. uczestnicy XII SMP wyruszyli na trasę pierwszej konkurencji. Wyznaczono nań dwukrotny prędkościowy przelot po trasie trójkąta 102 km Leszno — Gostyń — Rawicz — Leszno. Pierwsze ruszyły do boju „Zefiry" z Mirosławem Królikowskim i Janem Wróblewskim, trenujących w ostrej walce, ale poza konkursem, reprezentantów na zawody w Orle (ZSRR). Tuż za nimi rozciąga się cały peleton „Fok". Pierwsze wieści, które na falach eteru docierają na ziemię, są pomyślne. Wznoszenia sięgają 3 m/sek, podstawy cumulusów ponad 1 500 metrów. Można więc walczyć z silnym wiatrem. Gorzej natomiast, że wznoszenia tłumią rozległe ławice chmur pierzastych.

Start rozpoczął się o godzinie 12.30. Czasu na wykonanie zadania niewiele. Nikt też nie czeka nad lotniskiem, ale natychmiast po uzyskaniu odpowiedniej wysokości do meldowania nurkuje na taśmę. Na lotnisku pozostaje tylko największy pechowiec dnia — Zygmunt Gumiński, któremu trudno dojść do siebie po niedawnym wypadku. Nie pomogło powtarzanie startu. Na przemoc nie ma lekarstwa. Przekonali się też o tym i ci, którym przyszło lądować już na pierwszym boku. Najbardziej jednak „pociągającym" okazał się punkt zwrotny w Rawiczu i rejon Bojanowa — trzeci bowiem i szósty bok prowadziły wprost pod bardzo silny wiatr.

Ostatecznie mety nikt nie osiągnął. Konkurencję zaliczono jako odległościową. Znawcy regulaminu wiedzą, że taka właśnie konkurencja zmusza komisję sędziowską do długich i żmudnych obliczeń — zaczyna się od wyznaczenia L średniego dla wszystkich pilotów. Solidnie też napracowali się przy ściąganiu holownicy i kierowcy wozów transportowych.

*Mówi triumfator dnia Edward Makula: — W zasadzie choć warunki nie były nadzwyczajne i konkurencja się nie udała, to jestem zadowolony z jej rozegrania. Wobec braku treningu przed mistrzostwami miałem okazję polatać bardzo nisko nad ziemią jak i bardzo wysoko, przy silnym wietrze, w słabych wznoszeniach i w okrutnie silnych, a co najważniejsze długo i do syta. Poza tym mogłem wreszcie sprawdzić braki w wyposażeniu „Foki", która sfatygowana wróciła dopiero co ze Szwajcarii. Dobrze się stało, powtarzam to po raz nie wiem który, że nieukończona konkurencja nie jest punktowana od 1 000 pkt. dla zwycięzcy. Dziś pogoda była chimeryczna i szczęście odgrywało ogromną rolę. Jako ciekawostkę chciałbym podać, że przez dwie godziny byłem wyłączony z latania po obwodzie trójkąta. W tym właśnie czasie kończyłem się systematycznie w okolicy Krobi. Dopiero przybycie Peli Majewskiej, a wraz z nią dużo, dużo słońca pozwoliło mi opuścić gościnną Krobię.*

**Wyniki I konkurencji: 1. E. Makuła — 198 km — 500 pkt. 2. M. Kochanowski — 186 km — 462 pkt. 3—5. F. Kępka, J. Popiel i A. Witek — 184 km — 456 pkt. Jan Wróblewski — 103 km — 200 pkt.**

## SPRINT W ZWOLNIONYM TEMPIE

Prędko mijały godziny w dniu 1 czerwca br., a po niebie miast spodziewanych cumulusów ciągnęły ławice chmur średnich, szeroko rozbudowanych i ciekawie pofalowanych. Wprawdzie gdzieś na horyzoncie pojawiały się strzępy chmur kłębiastych świadczących o prądach pionowych, ale były one bardzo daleko.

W miarę upływu czasu warunki termiczne poprawiały się, ale równocześnie zamierzenia organizatorów konsekwentnie malały. Zaczęło się od trójkąta 300 km. Z kolei planowano trójkąt 200 km Leszno — Zielona Góra — Lwówek — Leszno. Ostatecznie zapadła decyzja, że drugą konkurencją XII SMP będzie prędkościowy przelot docelowo-powrotny na jednym boku tegoż trójkąta, a mianowicie do Lwówka — do pokonania była więc odległość 127 km. O godzinie 14.00 otworzono start lotny i od razu znaleźli się chętni do walki. Ciągnący górą altostratus groził bowiem w każdej chwili stłumieniem wznoszeń. W długi peleton rozciągnęły się szybowce na trasie. Poza nielicznymi nieszczęśnikami, którym przyszło lądować po drodze (Schabowski, Gumiński, Żółkoś) lub którzy zapędzili się nisko i nie mogli „odbić" od ziemi (Kępka, Adamek) — większość pilotów nie miała specjalnych problemów z wykonaniem zadania. Walka toczyła się o minuty i sekundy. Sekundowe też były różnice na mecie.

*Zwycięzczyni konkurencji Pelagia Majewska mówi: — Konkurencja była dobrana do warunków, które były znacznie lepsze od wczorajszych i wiał ponadto o wiele słabszy wiatr. W pierwszej konkurencji podczas lądowania poza lotniskiem uszkodziłam szybowiec, który przez noc został naprawiony przez miejscowych mechaników — Stanisława Cieślika i Kazimierza Mikołajczyka. Po tym lądowaniu nie miałam spokojnego snu. Kilkakrotnie śnił mi się jęczmień hamujący szybowiec. W każdym razie moją „Fokę" odpowiednio przygotowano do dzisiejszej konkurencji. W 11 minut po otwarciu startu lotnego zameldowałam się na taśmie i poleciałam na trasę. Po drodze spotykałam grupy szybowców. W jednym z nich rozpoznałam klubowego kolegę Andrzeja Kmiotka. Niestety przed punktem zwrotnym zgubiłam go. Na punkcie zameldowałam się sama i samotnie leciałam do mety w przekonaniu, że Andrzej leci gdzieś przede mną. Radia używałam tylko do meldowania się na taśmie i punkcie zwrotnym.*

**Wyniki II konkurencji: 1. P. Majewska — 69,285 km/h — 1 000 pkt. 2. A. Witek — 69,059 km/h — 992 pkt. 3. E. Makuła — 68,984 km/h — 990 pkt. 4. H. Muszczyński — 66,666 km/h — 913 pkt. 5. A. Dankowska — 64,862 km/h — 854 pkt. Jan Wróblewski i Mirosław Królikowski — 67,733 km/h — 949 pkt.**

## DZIEŃ PEŁEN EMOCJI

Dzień trzeciego czerwca 1966 roku i przeżycia z trzeciej konkurencji XII SMP na długo pozostaną w pamięci uczestników. Emocji było bowiem co niemiara. Zaczęło się jeszcze na starcie od typowania konkurencji na zasadzie sportowego totka. Zwycięzców było nawet wielu. Wszyscy, którzy przewidzieli, że kierownictwo sportowe wyznaczy zadanie na trasie łamanej Leszno — Przylep — Ostrów Wlkp. — Leszno długości 333 km.

Początkowo warunki nie zapowiadały się nadzwyczajnie. Podstawa chmur nad lotniskiem znajdowała się na wysokości rzędu 1 400 m, a wznoszenia też nie były silne. Większość pilotów odmeldowała się między godziną 11.00 a 12.00. Niektórzy powtarzali odejście na trasę. W rejonie Zielonej Góry wszyscy przeżywali ciężkie chwile. Pułap znacznie się obniżył, wznoszenia rwały i zanikały. Tu „spadają" pierwsi pechowcy dnia, którym przewodzi Andrzej Kmiotek. Jazda z wiatrem w ogon na trasie Zielona Góra — Ostrów Wlkp. nie sprawia na ogół większych trudności. Prędkości przelotowe są wysokie. Większość pilo-

CIĄG DALSZY NA STR. 6



U góry: Mimo niskich temperatur, które solidnie dawały się we znaki uczestnikom na początku mistrzostw, dyskusje były zawsze żarliwe.. Od lewej: Pelagia Majewska, Stanisław Marliński i Edward Makula. Niżej: Komisja sędziowska XII SMP, której przewodził mgr inż. Ryszard Witkowski, spisywała się tak dzielnie, że znalazła nawet błąd w regulaminie. Foto: St. Jaśko (6)



CIĄG DALSZY ZE STR. 5

tów mija leszczyńskie lotnisko stroną południową.

I teraz zaczęły się najbardziej denerwujące chwile. Przepychanie się pod silny wiatr z Ostrowa do Leszna. Wraz z pierwszymi szybowcami meldującymi się na mecie dochodzą informacje o lądowaniach w terenie przygodnym. Nieco rozmyte cumulusy dają jednak jeszcze wznoszenia i pojedynczo lub małymi grupkami, z dolotami wymierzonymi niemal na styk mijają „Foki" metę. Swoisty rekord pobił Sławomir Kwiatkowski, który dolot zakończył... kilkanaście metrów za taśmą. Wyjątkowy natomiast pech spotkał Pelagię Majewską (i jej wiernych kibiców też). Lądowała tuż za szosą, gdzieś niecały kilometr przed metą, a trzeba dodać, że miała bardzo dobrą prędkość. Zresztą wyroki niebios były niełaskawe i dla innych naszych mistrzów. Lądował wśród pól Adam Witek. Tak to walka wre.

*O sukcesie w III konkurencji mówi Franciszek Kępka: — Pierwszy raz próbowałem odejść na trasę o godzinie 11.22. Ponieważ nie znalazłem dobrego wznoszenia i ładnych cumulusów w rejonie lotniska, postanowiłem czekać. Ponownie zameldowałem się na taśmie razem z Edwardem Makulą o godzinie 11.56. Niestety nie lecieliśmy razem, ponieważ zgubiliśmy się po odejściu z pierwszego komina. W locie pod wiatr starałem się jak najmniej krążyć i wykorzystywać tylko mocniejsze wznoszenia. Lecąc w ten sposób zameldowałem się o godz. 13.25 w Zielonej Górze. Na drugim boku wykorzystywałem szlaki cumulusów i krążyłem w sumie 3, 4 razy w drodze do Ostrowa, nad którym byłem o godz. 15.08. Na ostatnim boku do Leszna leciałem południową stroną trasy i wykorzystywałem wznoszenia nie mniejsze niż 2,5 m/sek. W odległości 30 km od mety zdecydowałem się na dolot z wysokości 1 400 m, wykorzystując po drodze drobne wznoszenia, w których zmniejszałem oczywiście prędkość. Metę w Lesznie osiągnąłem o godz. 16.25. Moim zdaniem dzisiejsza konkurencja była dobrze dobrana do warunków termicznych i uważam ją za średnio trudną.*

**Wyniki III konkurencji: 1. F. Kępka — 71,442 km/h — 1 000 pkt. 2. J. Popiel — 68,856 km/h — 964 pkt. 3. A. Schabowski — 67,614 km/h — 946 pkt. 4. Jan Prokop — 63,901 km/h — 894 pkt. 5. B. Jóźwicki — 63,664 km/h — 891 pkt. M. Królikowski — 72,391 km/h — 1 013 pkt.**

## NA MARATOŃSKIEJ TRASIE

Wyjątkowo wcześnie znalazły się szybowce na trasie w sobotę, 4.VI. br. Nic dziwnego. Już po godz. 8.00 pojawiły się pierwsze strzępy cumulusów, co znacznie usprawniło wyhangarowanie i transport na start. Wydawało się — zwłaszcza po wysłuchaniu opinii synoptyków — iż zapowiada się wyjątkowy dzień. Jeden z takich, które przechodzą do historii Leszna i mistrzostw. I rzeczywiście. Na tablicy pojawiło się zadanie: prędkościowy przelot docelowo-powrotny Leszno — Końskie — Leszno długości 550 km. Historia nie notowała tak długiej konkurencji po trasie zamkniętej. Tym bardziej więc rosło napięcie przed walką.

Początkowo aura zdaje się sprzyjać ambitnym zamierzeniom kierownictwa sportowego. Już kwadrans przed dziesiątą dobre wznoszenia i wysoka podstawa chmur skłaniają pierwszych zawodników do odlotu na trasę. Rozpoczynają się wielogodzinne zmagania z duszeniami i wznoszeniami, zmęczeniem, słońcem rażącym w oczy, pragnieniem. W pierwszą stronę nie ma większych problemów z przelotem, a osiągane prędkości skłaniają nawet do optymizmu. Ale po zmianie kursu o 180° okazuje się, że napływająca sucha masa powietrza tłumi wznoszenia, które nie osiągają poziomu kondensacji. Teraz nadchodzą pierwsze meldunki o lądowaniach przygodnych. Szkoda, że dwa z nich spowodowane były zbyt wczesnym zamknięciem punktu zwrotnego. Wiele długich godzin trwała jeszcze walka na termice bezchmurnej. Większość zawodników lądowała w rejonie Sieradza, ale czołówka dobiła się aż do Krotoszyna.

*Jeden ze zwycięzców Henryk Muszczyński mówi: — Konkurencja na pierwszym boku ciekawa, szybkościowa, warunki dobre. Powrót po zameldowaniu na punkcie w Końskich to już prawdziwe tortury za grzechy nie zawinione. Taktyka przelotu zupełnie różna — na pierwszym odcinku, który można nazwać indywidualną jazdą na czas i drugim, na którym walczyło się zespołowo na termice bezchmurnej. W czasie trwania konkurencji zaniemówiło moje radio, które w warunkach termiki bezchmurnej jest bardzo pomocne, zwłaszcza przy wyszukiwaniu wznoszeń przez kilka szybowców idących w szerokiej ławie. Bardzo dobrze układała mi się współpraca z Andrzejem Kmiotkiem i Franciszkiem Kępką. Żałować tylko należy, że nie udało się przewidzieć pogorszenia warunków, które zadecydowało, że tej dużej konkurencji nikt nie ukończył.*

**Wyniki IV konkurencji: 1—3. P. Majewska, H. Muszczyński i J. Popiel — 483 km — 731 pkt. 4. Zenon Skolski — 465 km — 697 pkt. 5. J. Pieczewski — 456 km — 680 pkt. M. Królikowski — 507 km — 776 pkt.**

## GIMNASTYKA PARTEROWA

W nocy z dnia 6 na 7 czerwca br. ponoć przeszedł front chłodny nad Lesznem. Piszemy „ponoć", bo pogoda w porównaniu do poprzedniego dnia niewiele się zmieniła. Choć więc tu i tam zaczęły około godziny 11.00 wyskakiwać pierwsze fractocumulusy, to konkurencję zaplanowano z dużym umiarem — tylko prędkościowy przelot docelowo-powrotny do Borka k/Kalisza długości 222 km.

Zadanie wydawało się łatwe, ale tylko na pozór. Wkrótce okazało się jednak, że trzeba było „odbijać" się od ziemi, nawet godzinami wyczekiwać na połączenia. Słowem same trudności, którym podołać było niezwykle ciężko. Na granicy punktowanej odległości lądują pierwsze szybowce. A i najlepszym kilometry nie przychodzą łatwo. Szczególnie po minięciu punktu zwrotnego. Teraz co kilka dosłownie kilometrów białe oraz kolorowe „Foki" zdobią pola i łąki. Długo czekała komisja sędziowska na pierwszego zawodnika, którym niespodziewanie okazał się Wojciech Mozdyniewicz. Brawo! Sukces odnieśli liderzy, którzy lojalnie się wspomagając osiągnęli metę jako jedni z sześciu zawodników, szczęśliwych z powrotu do Leszna.

*Mówi triumfator V konkurencji Jerzy Popiel: Dzisiejsza konkurencja w porównaniu do wszystkich poprzednich wydaje mi się, że była rozegrana w najtrudniejszych warunkach meteo. Bezpośrednim tego powodem był prawie zupełny brak zapowiadanych przez służbę synoptyczną chmur na trasie lotu. W ślad za tym nieregularne, poszarpane i na ogół słabe wznoszenia termiczne. Były momenty, że po prostu nie było wiadomo gdzie szukać następnego wznoszenia. Miałem kiepską sytuację na punkcie zwrotnym trasy, gdzie wyraźnie odstałem od aktualnie lecącej czołówki. Udało mi się tę różnicę nadrobić na skutek jeszcze bardziej pogarszających się warunków lotnych w drugiej części trasy. Taktyka powrotu wymagała dużego zwolnienia tempa i wyczekiwania. Przewagę konieczną do zwycięstwa zapewnił mi znaleziony w rejonie Gostynia komin, który pierwszy wykorzystałem. Na szczególne podkreślenie zasługuje bardzo miła i szczera współpraca przez radio pilotów, z którymi razem wykonywałem dolot.*

**Wyniki V konkurencji: 1. J. Popiel — 49,732 km/h — 1 000 pkt. 2. F. Kępka — 49,624 km/h — 999 pkt. 3—4. E. Makula i H. Muszczyński — 49,5 km/h — 998 pkt. 5. W. Mozdyniewicz — 48,702 km/h — 991 pkt. J. Wróblewski — 45,357 km/h — 962 pkt.**

## SKROŚ BURZE

Szósta konkurencja wyznaczona została na poprawkę. Ponownie bowiem zadanie dnia (10.VI. br.) przewidywało przelot docelowo-powrotny do Borkowa długości 222 km. I znowu horoskopy były pomyślne. I znowu okazało się, że aura nam nie sprzyja. Kiedy bowiem zbliżało się południe i w rejonie lotniska zaczęły powstawać pierwsze cumulusy umożliwiające utrzymanie się w powietrzu, to w odległości kilkunastu kilometrów nastąpił rozwój chmur cumulus congestus. Prosto na trasie i szybko przerastających się w cumulonimbusy.

Dla tych, którzy znaleźli się pod podstawą tych cumulonimbusów, powstał problem czy wchodzić w nafaszerowaną już konkurentami chmurę. Wyboru nie było. Warunki bowiem nie pozwalały na obejście burzy czy dalszy lot pod podstawą. Dowodem tego duży zespół pilotów, którzy lądowali w niewielkiej odległości od lotniska. Śmiałkowie przeżywali natomiast ciężkie chwile. Oblodzenie zamieniało doskonałość „Foki" na osiągi... abecaka. Józef Pieczewski wyliczył, że wykręcone w sumie 8 000 m wystarczyło na przelot długości 100 km. Jerzy Popiel zaś miotany w podmuchach od plus do minus 30 m/sek w ciągu kilku chwil z 4 200 m znalazł się na 3 100 m. Ale i wykorzystanie chmury nie zapewniło sukcesu. Większość pilotów lądowała w rejonie punktu zwrotnego, gdzie nie było absolutnie wznoszeń.

*Mówi zwycięzca dnia Kazimierz Gorzkiewicz: Konkurencja bardzo trudna, ponieważ na trasie były burze oraz duże obszary, w których w ogóle nie występowały wznoszenia. Ażeby wykonać zadanie, trzeba było kontynuować lot w chmurach i odchodzić z trasy nawet do 30 km, jak również trzeba było czekać nawet pół godziny, ażeby powstały jakieś lepsze warunki do lotu. Ciężkie chwile przeżywałem po zameldowaniu się w Borkowie, ponieważ w promieniu 20 km nie było widoków na występowanie wznoszeń. W związku z tym po zameldowaniu poleciałem na północ, a nie po trasie. Nad punktem miałem wysokość 950 m i lecąc z tej wysokości na N nawiązałem kontakt z termiką na 200 metrach. Po wykręceniu 1 800 m poleciałem z kursem 300°, widząc w tym kierunku możliwość utrzymania się w powietrzu. Widzialność — bardzo słaba, duże zachmurzenie przez rozmyte cumulonimbusy, wznoszenia bardzo słabe do 0,5 m/sek. W takich to warunkach doleciałem do Sremu. Ponieważ były burze w rejonie Leszna, nie mogłem dolecieć do mety i lądowałem w Lubiniu — 30 km od lotniska.*

**Wyniki VI konkurencji: 1. K. Gorzkiewicz — 180 km — 463 pkt. 2. E. Makula — 136 km — 321 pkt. 3—4. A. Kmiotek i A. Witek — 130 km — 302 pkt. 5. H. Muszczyński — 123 km — 280 pkt. J. Wróblewski — 174 km — 443 pkt.**

## FINISZ

Napięcie nerwów osiągnęło punkt maksymalny. Ostatni dzień (11.VI. br.) mistrzostw. Ostatnia szansa na poprawienie lokaty lub jej pogorszenie. A już wcześnie rano pojawiają się na niebie cumulusy. Wprawdzie postrzępione i o niskich podstawach, ale są. I to w coraz większej liczbie. Kiedy w południe startują szybowce do siódmej konkurencji na trasie trójkąta 309 km Leszno — Wrocław — Borków — Leszno wydaje się, że zadanie jest dość realne. Nie powtarzają piloci startu i nie zwlekają specjalnie z odejściem na trasę. Początkowo jest zupełnie nieźle, ale w miarę zbliżania się do Wrocławia warunki pogarszają się, by zmienić się w rejonie punktu zwrotnego w tak zwaną absolutną chałę. Nie pomagają sławne nazwiska i najwyższe umiejętności. Aura odmawia wielu pilotom, w tym liderowi od pierwszej konkurencji Edwardowi Makuli, swoich usług. Szczęśliwsza jednak czy lepsza część zawodników walczy dalej i osiąga drugi punkt zwrotny, a nawet nieco więcej. Ale to już wszystko. Termika zamiera i do głosu dochodzą holownicy i kierowcy wozów transportowych.

*Andrzej Kmiotek, triumfator VII konkurencji, mówi: Była to ostatnia konkurencja, w związku z czym każdy pilot przyjmował odpowiednią taktykę. Dla mnie był to ciągły atak. Układ warunków meteorologicznych wprowadził dwie selekcje — na pierwszym i drugim boku. Szybkie pokonanie tych trudnych kilometrów decydowało o wyniku konkurencji. Przy dużej dozie szczęścia udało mi się przelecieć przez te bezchmurne obszary, a o wyniku dnia ostatecznie zadecydował ostatni komin, który złapałem w rejonie rzeki Prosny. Bardzo dziękuję kolegom za współpracę w trudnych okresach lotu, zwłaszcza Jurkowi Adamkowi i Zenkowi Skolskiemu.*

**Wyniki VII konkurencji: 1. A. Kmiotek — 228 km — 432 pkt. 2—4. J. Adamek, M. Blauert i W. Mozdyniewicz — 221 km — 415 pkt. 5. F. Kępka — 210 km — 389 pkt. J. Wróblewski — 274 km — 540 pkt.**

Dokładne wyniki XII Szybowcowych Mistrzostw Polski zamieściliśmy w poprzednim numerze „Skrzydlatej". Kolej teraz na omówienie, oceny i wnioski. Wrócimy do nich za dwa tygodnie.

**JERZY POMIANOWSKI**



**Celnym pociągnięciem organizacyjnym Zarządu Głównego APRL było desygnowanie wiceprezesa Aeroklubu Łódzkiego mgra inż. Mariana Wiśniewskiego do pełnienia obowiązków kierownika XII SMP. Dzięki temu i porządek był wzorowy i atmosfera nadzwyczaj miła.**



**Aktualnego mistrza świata Jana Wróblewskiego rekomendować nie trzeba. Na mistrzostwach latał poza konkursem na „Zefirze". Zdobył blisko 400 pkt. więcej od mistrza Makuli. Wykazał świetną formę. Uwidoczniła się ona m. in. w VI konkurencji, która wymagała lotów w chmurach burzowych.**

# AEROKLUBY

## KROSNO

AEROKLUB Podkarpacki zorganizował w Krośnie w dniach 22—30 maja w ramach III ligi, IV Okręgowe Zawody Szybowcowe Ziemi Rzeszowskiej o puchar przechodni WKKFiT. Startowało ogółem 23 zawodników na szybowcach „Mucha-100", „Mucha-Standard" i „Jaskółka" z aeroklubów: Budapeszt, Rzeszów, Krosno, Stalowa Wola, Mielec, Nowy Sącz, Lublin. W ostatniej chwili odmówili przyjazdu, z przyczyn organizacyjnych, zawodnicy aeroklubu w Presov.

Rozpoczęcie zawodów nastąpiło 22 maja z udziałem przedstawicieli KP PZPR — Krosno, WKKFiT — Rzeszów, Zarządu Aeroklubu i licznie zebranej młodzieży. Z powodu fatalnej pogody zawody przedłużono do 31 maja. Rozegrano jednak tylko dwie konkurencje: docel — powrót na trasie Krosno—Stalowa Wola—Krosno i akrobację. Zawody przeprowadzono w sportowej i koleżeńskiej atmosferze. W dniach nielotnych zawodnicy zwiedzili huty szkła i muzeum w Krośnie, zawodnicy węgierscy miejsce straceń i walk o Przełęcz Dukielską oraz skansen naftowy w Bóbrce. Mimo rozegrania tylko dwóch konkurencji, komisja sportowa postanowiła uznać zawody za rozegrane. Zakończono je na lotnisku w Krośnie 30 maja, wręczając nagrody, dyplomy i upominki zawodnikom, kadrze technicznej i komisji sędziowskiej.

Dużą pomoc w organizacji zawodów okazał Komitet Powiatowy PZPR w Krośnie, WKKFiT w Rzeszowie, PKKFiT w Krośnie, Huta Szkła i Kopalnictwo Naftowe w Krośnie, którym zarząd i kierownictwo aeroklubu składa tą drogą serdeczne podziękowanie.

A oto wyniki I konkurencji rozegranej w dniu 25 maja br.: docel—powrót 214 km (Krosno—Stalowa Wola—Krosno): 1. Władysław Wójcicki (Krosno) — 56,9 km/h; 2. Marian Niedziałek (Stalowa Wola) — 49 km/h; 3. Stanisław Serafin (Nowy Sącz) — 48 km/h.

Wyniki II konkurencji — akrobacja — rozegranej 28 maja: 1. Władysław Wójcicki (Krosno) — 49,33 pkt; 2. Tadeusz Budziński (Rzeszów) — 39,33 pkt; 3. Jan Gałuszka (Krosno) — 38,33 pkt.

Punktacja ogólna Okręgowych Zawodów Szybowcowych w Krośnie: 1. Władysław Wójcicki (Krosno) — 49,9 pkt; 2. Jan Gałuszka (Krosno) — 44,0 pkt; 3. Stanisław Serafin (Nowy Sącz) — 42,3 pkt; 4. Adam Zięba (Stalowa Wola) — 36,7 pkt; 5. Jerzy Markiewicz (Krosno) — 35,1 pkt.

**Jan Samek**

## WARSZAWA

W dniu 11 czerwca br. czterech pilotów szybowcowych Aeroklubu Warszawskiego obleciało trasę trójkąta 333 km Gocław — Wysokie Maz. — Krzewica — Gocław. M. Skromny osiągnął 67,1 km/h, R. Leja — 65,7 km/h, R. Woszczerowicz — 61,2 km/h, a F. Szachewicz — 61 km/h. Pierwsi trzej lecieli na „Fokach", ostatni na „Bocianie". Następnego dnia wykonano 10 przelotów po trasie trójkąta 100 km.

W bieżącym sezonie, na dzień 12 czerwca br., piloci szybowcowi Aeroklubu Warszawskiego zanotowali na swym koncie 700 wylatanych godzin oraz ponad 16 tys. przelecianych kilometrów, w tym 9 tys. po trasach zamkniętych. Zdobyli też ponad 137 tys. punktów w memoriale Bitnera, a więc już o 20 tys. punktów więcej niż w całym sezonie 1965 roku.

(kh)

## BIAŁYSTOK

W Suwałkach staraniem miejscowego Zarządu Powiatowego ZMS i Aeroklubu Białostockiego zorganizowano spotkanie młodzieży szkół średnich ZMS, ZMW i ZHP z pilotami Aeroklubu Białostockiego.

Z inicjatywy Aeroklubu Białostockiego zostało zorganizowane na lotnisku Krywlany spotkanie nauczycieli szkół podstawowych i średnich z aktywem lotniczym. Nauczyciele — opiekunowie szkolnych kół lotniczych z wielką uwagą



oglądali szybowce, wśród których był „Zefir" oraz samoloty. Podzielono się wrażeniami z dotychczasowej współpracy szkół z Aeroklubem w zakresie pracy członków kół lotniczych. Wytyczono też dalsze kierunki działania.

**Tadeusz Korzonek**

## ZIELONA GÓRA

W tegorocznych wojewódzkich uroczystościach Święta Ludowego brali również udział piloci Aeroklubu Ziemi Lubuskiej.

Przelot samolotów rozpoczął manifestację. Po wiecu rozpoczęły się pokazy lotnicze. Trzy samoloty CSS-13 z powiewającymi flagami — biało-czerwoną, zieloną i czerwoną — przeleciały nad licznie zbromadzoną publicznością. W chwilę potem zebrani obserwowali ewolucje wykonane przez pilotów na samolotach.

Rzęsiste brawa zebrał skoczek spadochronowy A. Kolatorski, który wykonał skok z 1 500 m i 15 sek opóźnieniem, lądując obok trybuny. Wielkim zainteresowaniem cieszył się pokaz akrobacji samolotowej w wykonaniu Stefana Studenckiego.

Na zakończenie pokazów lotniczych odbyły się pokazowe ćwiczenia oddziałów samoobrony OTK, w których wzięli również udział skoczkowie i piloci Aeroklubu.

Aeroklub Ziemi Lubuskiej włączając się w bogaty program obchodów Tysiąclecia nie tylko obrazuje przemiany jakie dokonano na przestrzeni wieków, ale popularyzuje jednocześnie swój dorobek sportowy dziesięcioletniej działalności na Ziemi Lubuskiej.

W kilka dni później w Zielonej Górze odbyło się spotkanie kierownictwa WK ZSL z uczestnikami pokazów lotniczych w Sulęcinie. Wiceprezes WK ZSL inż. Karol Ciecierski złożył podziękowanie za udział i pomoc w organizowaniu manifestacji w Sulęcinie.

Po części oficjalnej w serdecznej atmosferze przebiegała dalsza część spotkania, w której piloci i skoczkowie udzielili odpowiedzi na liczne pytania gospodarzy.

**Eugeniusz Fedoruk**



**Odprawa przed konkurencją na IV Okręgowych Zawodach Szybowcowych w Krośnie (22—30.V.1966).**
**Foto: K. Ginalski**

# Przedstawiamy ZASŁUŻONYCH DZIAŁACZY LOTNICTWA SPORTOWEGO





**JAN BURY**

Nestor polskiego modelarstwa, którym zajmuje się bez przerwy od 1921 r. do dziś. Pilot. Instruktor, zasłużony wychowawca modelarzy polskich. Uczestnik wielu zawodów modelarskich w kraju i za granicą. Wielokrotny mistrz Polski w różnych kategoriach modeli i rekordzista kraju. Organizator modelarstwa w Wielkopolsce. Działa w Aeroklubie Poznańskim.



**KAZIMIERZ CHORZEWSKI**

Pilot od 1930 r. Działał i szkolił w pilotażu samolotowym m.in. w Aeroklubie Lwowskim, Gdańskim i Warszawskim. Był sekretarzem komisji szybowcowej ARP. W latach 1933—1935 r. oblatywacz w Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych RWD. Długoletni pracownik LOT-u. W czasie okupacji w lotniczym ruchu oporu. Członek-założyciel KSL. Pracuje w ZRLiLK w Warszawie.



**ROMUALD FRACH**

W lotnictwie od 1929 r. Wieloletni instruktor modelarstwa lotniczego. Pilot. Działacz LOPP, m.in. referent szybownictwa w ZG LOPP w Warszawie. W czasie okupacji w lotniczym ruchu oporu, m.in. oficer spadochronowy w batalionie „Parasol". Po wojnie kierował referatem szybowcowym w DLC. Działacz Ligi Lotniczej, ARP i APRL. Członek — założyciel KSL.



**WACŁAW JUREK**

Uczestnik Powstania Wielkopolskiego. Pilot-instruktor oficerskich szkół lotnictwa. Startował w III Krajowym Konkursie Awionetek. Instruktor koła szybowcowego w Grudziądzu. W czasie okupacji więzień obozu w Stutthofie. Długoletni pracownik szkoły szybowcowej w Lisich Kątach i działacz Aeroklubu Grudziądzkiego.



**MIECZYSŁAW KULIGOWSKI**

Wieloletni, zasłużony, o wysokich kwalifikacjach mechanik lotniczy — od 1919 r. W okresie międzywojennym mechanik i szef techniczny w wojskach lotniczych (1 i 6 pułk). W czasie wojny na odpowiedzialnych funkcjach w RAF. Po wojnie — starszy technik lotniczy, długoletni szef techniczny Aeroklubu Warszawskiego. Od 1965 r. na emeryturze.



**ANTONI MROCZKOWSKI**

Dyplom pilota uzyskał w 1915 r. Pilot bojowy I wojny światowej, zestrzelił 9 samolotów niemieckich. W okresie międzywojennym m.in. oblatywacz w Centralnych Warsztatach Lotniczych i w firmie Plage-Laśkiewicz. Działacz Klubu Seniorów Lotnictwa przy APRL. Obecnie — na emeryturze. Mieszka w Warszawie.



**CZESŁAW NOWACKI**

Od 1923 r. do 1929 r. mechanik balonowy, potem skoczek i instruktor spadochronowy, m.in. 1936—1939 w ZG LOPP. Kontroler techniczny w kierownictwie fabrykacji lotniczej przy wytwórni balonów i spadochronów (1929—1939). W czasie wojny w W. Brytanii. 1947—1961 kierownik produkcji i remontów spadochronów w Lidze Lotniczej w MZST i w LZN. Obecnie inspektor KCSP.



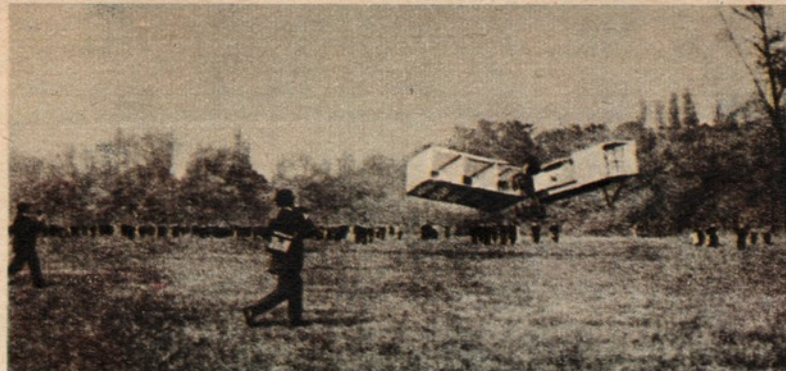
**JERZY OSIŃSKI**

Dziennikarz, publicysta lotniczy, ekonomista. Pilot. Założyciel i długoletni redaktor pism: „Młody Lotnik" (1924—1930) i „Skrzydlata Polska" (1930—1939). Współorganizator aeroklubu akademickiego w Warszawie, przewodniczył związkowi aeroklubów akademickich. Wieloletni działacz i członek władz Aeroklubu Warszawskiego, LOPP, ARP, Ligi Lotniczej i APRL.



**WACŁAW ULASS**

W 1911 r. uprawiał ślizgowe loty mięśniowe na skrzydłowcu. Dyplom pilota w 1915 r. W 1917 r. dokonuje pionierskiego, ośmiokilometrowego lotu na plecach, na samolocie Morane 64. W okresie międzywojennym, jako działacz LOPP-u, aktywnie propaguje lotnictwo. Obecnie na emeryturze. Mieszka w Warszawie.

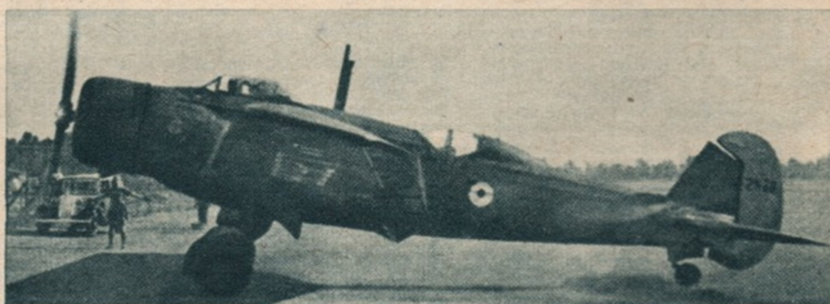


Wyżej: Rekordowy lot Santos-Dumonta.
Niżej: Rekordowy lot Henri Farmana.

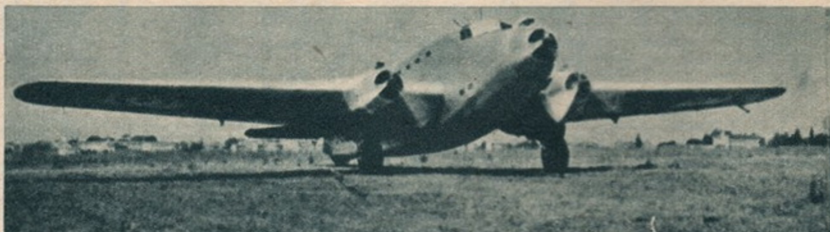




Japoński samolot rekordowy TGD „Koken"



Wyżej: Rekordowy samolot angielski Vickers „Wellesley". Niżej: Włoski samolot rekordowy S-82.

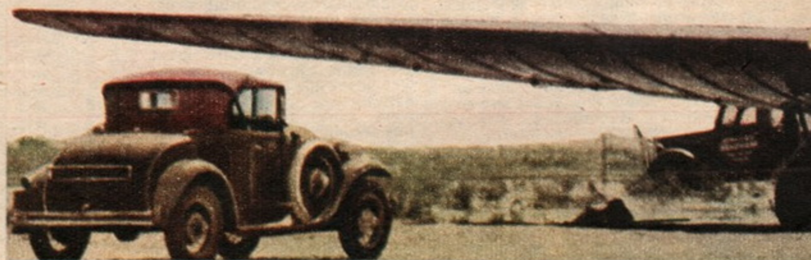


# CORAZ DALEJ

## REKORDY ŚWIATA DŁUGOŚCI LOTU W LINII PROSTEJ

| Pilot | Kraj | Samolot | Silnik | Data | Trasa | Odległ. w km |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Arrachart Lemaitre | Francja | Breguet-19 B-2 | Renault 480 KM | 3—4.2.1925 | Etampes–Villa Cisneros | 3 166 |
| Arrachart Arrachart | Francja | Potez-28 | Renault 550 KM | 26—27.6.1926 | Le Bourget–Shaibah | 3 305 |
| Girier Dordilly | Francja | Breguet-19 | Hispano-Suiza 500 KM | 14—15.7.1926 | Le Bourget–Omsk | 4 715,9 |
| Challe Weiser Weiser | Francja | Breguet-19 | Farman 500 KM | 31.8—1.9.1926 | Le Bourget–Bender Abbas | 5 174 |
| Costes Rignot | Francja | Breguet-19 | Hispano-Suiza 500 KM | 28—29.10.1926 | Le Bourget–Jask | 5 396 |
| Ch. Lindberg | USA | Ryan | Wright „Whirlwind" JS 200 KM | 20—21.5.1927 | New York–Paris | 5 809 |
| C. Chamberlin A. Levin | USA | Bellanca | Wright „Whirlwind" JS 200 KM | 4—6.6.1927 | New York–Isleben | 6 294 |
| A. Ferrarin Del Prete | Włochy | Sovoia Marchetti S-64 | Fiat Ar-22 550 KM | 3—5.7.1928 | Rzym–Tourot | 7 188,26 |
| Bellonte Costes | Francja | Breguet-19 Special | Hispano-Suiza 600 KM | 27—29.9.1929 | Le Bourget–Moulart | 7 905 |
| R. Boardman J. Polando | USA | Bellanca | Wright J-6 300 KM | 28—29.7.1931 | Brooklyn–Istambuł | 8 065 |
| O. Cayford G. Nicholetts | W. Brytania | Fairey | Napier „Lion" 600 KM | 6—8.2.1933 | Cramwell–Walvis Bay | 8 544 |
| Rossi Codos | Francja | Bleriol Zapata | Hispano-Suiza 500 KM | 5—7.8.1933 | New York Rayack | 9 104 |
| Gromow Jumaszew Danilin | ZSRR | ANT 25-I | AM-34 360 KM | 12—14.7.1937 | Moskwa–San Jacinto | 10 148 |
| Hogan Mosson | W. Brytania | Vickers „Wellesley" | Bristol „Pegasus" XXII 480 KM | 5—7.11.1938 | Ismailia–Koepang | 10 715,448 |
| Kellet | W. Brytania | Vickers „Wellesley" | Bristol „Pegasus" XXII 480 KM | 5—7.11.1938 | Ismailia–Darwin | 11 520,421 |
| Combe Barnett | W. Brytania | Vickers „Wellesley" | Bristol „Pegasus" XXII 480 KM | 5—7.11.1938 | Ismailia–Darwin | 11 520,421 |
| Irving Stanley | USA | Boeing B-29 | Wright 4 × 2 200 KM | 12.11.1945 | Northwest–Washington | 12 739,591 |
| Davies Rankin | USA | Lockheed P2V-1 | Wright 2 × 2 200 KM | 29.9—1.10.1946 | Perth–Columbus | 18 081,99 |
| Clyde Evely | USA | Boeing B-52 H | Pratt-Whitney 8 × 7 718 kG | 10—11.1.1962 | Okinawa–Madryt | 20 168,78 |

Słynny radziecki samolot rekordowy ANT-25 Gromowa, Jumaszewa i Danilina po przylocie do San Jacinto w USA. Lot trwał 62 h 2 min. i przebiegał nad Biegunem Północnym. Przez 25 h załoga musiała korzystać z aparatury tlenowej. Silnik 12-cylindrowy M-34 o mocy 950 KM.



JEŚLI chodzi o przeloty, to Międzynarodowa Federacja Lotnicza FAI uznaje absolutne rekordy świata w dwóch konkurencjach. Są to: **odległość w linii prostej** bez przerwy w locie (bez lądowania) i **odległość w obwodzie zamkniętym** — również bez przerwy w locie. Początkowo były to wyczyny sportowe, przy czym wśród pierwszych rywali w tej konkurencji spotykamy tak świetne nazwiska jak: Santos-Dumont (pierwszy na liście rekordzistów FAI z przelotem aż... 220 m), Henri Farman, Wilbur Wright i inni.

W 1912 roku Fourny (Francja) jako pierwszy przekroczył odległość 1000 km; po dziesięciu latach rekord ten wynosił już 4 050 km, a w 1931 roku Francuzi Bossoutrot i Rossi po raz pierwszy pokonali odległość 10 000 km.

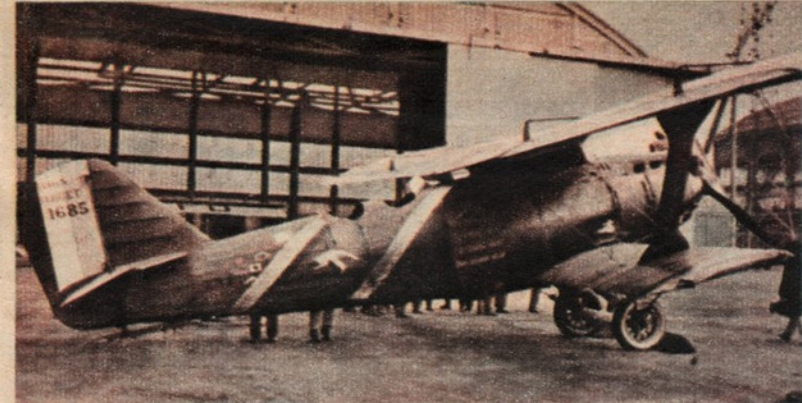
Oczywiście, z czasem zaniknął sportowy charakter tej konkurencji, a stała się ona jak gdyby forpocztą rozwijającej się gwałtownie komunikacji międzykontynentalnej, przy równoczesnym żywym zainteresowaniu lotnictwa wojskowego, organizującego właśnie jednostki bombowców dalekiego zasięgu. Z tych też powodów przeloty dokonywane w linii prostej, a rejestrowane przez FAI od 1925 roku, budziły znacznie większe zainteresowanie.

Do najświetniejszych wyczynów w tej konkurencji należy chyba pierwszy samotny przelot przez północny Atlantyk amerykańskiego pilota Charlesa Lindberga, który w dniach 20—21 maja 1927 roku pokonał trasę New York — Paryż (5 809 km) na samolocie Ryan.

W 1931 roku amerykańska załoga R. Boardman i J. Polando przelatuje z Brooklynu do Istambułu (8 065 km).

W 1937 roku do rekordowego lotu startuje radziecka załoga: Gromow, Jumaszew, Danilin, która na samolocie ANT-25 wykonuje przelot 10 148 km.

W roku następnym lepszy wynik osiągają trzy załogi brytyjskie na bombowcach dalekiego zasięgu Vickers „Wellesley", ale dopiero w 1946



Wyżej: Znany francuski samolot rekordowy i rajdowy Breguet-19. Niżej: Amerykański samolot B-2 H.



# LOTNICZE REKORDY ODLEGŁOŚCI



roku amerykański samolot Lockheed P2V-1 odsadza się od swych rywali o blisko 6 000 km, osiągając w przelocie na trasie Perth — Columbus odległość 18 081,99 km.

Wynik ten poprawiony zostaje po 6 latach, w 1962 roku, przez bombowiec odrzutowy B-52H, który w locie z Okinawy do Madrytu przekracza odległość 20 000 km. I to jest ostatni zarejestrowany rekord.

Czy loty tego rodzaju mają dziś jeszcze jakieś znaczenie? Raczej nie, a to z dwóch powodów.

Przede wszystkim w dobie obecnej wszystkie niemal duże samoloty komunikacyjne posiadają zasięg lotu w granicach 10 000 km, co wystarcza do pokonywania najdłuższych tras komunikacyjnych na świecie (np. trasa Moskwa — Hawana obsługiwana przez samoloty turbośmigłowe Tu-114). Z drugiej strony ciężkie bombowce strategiczne dysponują zasięgiem umożliwiającym zaatakowanie dowolnych punktów na terytorium przeciwnika i powrót do baz własnych. Pomocne w rozwiązywaniu tego problemu są ogromne samoloty-cysterny, zasilające w locie bombowce strategiczne.

Dzięki właśnie temu rozwiązaniu możliwy był m. in. lot bez lądowania wykonany w 1957 roku przez 3 bombowce amerykańskie typu B-52, które po wystartowaniu z bazy lotniczej Castle okrążyły kulę ziemską przelatując 39 150 km i wylądowały ponownie w tej samej bazie po 45 godzinach i 15 minutach lotu. Dzisiaj lot ten nikogo już nie zachwyca, bowiem wiadomo, że np. przy użyciu najnowszych samolotów amerykańskich i radzieckich wynik mógłby być trzykrotnie poprawiony. Warto też dodać, że obecnie nawet rekord odległości dla samolotów turystyczno-dyspozycyjnych o ciężarze do 6 000 kG wynosi aż 12 678,83 km. Został on ustanowiony 24—26 grudnia 1964 roku przez pilota M. Conrada (USA) na samolocie Piper PA-30.

Dlatego też wydaje się, że w zakresie lotów odległościowych dotychczasowe ustalenia i przepisy FAI stały się anachronizmem. Życie i postęp techniki wyprzedziły najśmielsze przewidywania człowieka.

ZBIGNIEW JANKIEWICZ

## REKORDY ŚWIATA DŁUGOŚCI LOTU W OBWODZIE ZAMKNIĘTYM

| Pilot | Kraj | Samolot | Silnik | Data | Miejsce odl. i przyl. | Odległość w km |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Santos-Dumont | Francja | Santos-Dumont 14-bis | Antoinette | 12.11.1900 | Bagatelle | 0,220 |
| H. Farman | Francja | Voisin | Antoinette 50 KM | 26.10.1907 | Issy les Moulineux | 0,770 |
| H. Farman | Francja | Voisin | Antoinette 50 KM | 13.1.1908 | Issy les Moulineux | 1,009 |
| H. Farman | Francja | Voisin | Antoinette 50 KM | 21.3.1908 | Issy les Moulineux | 2,004 |
| L. Delagrange | Francja | Voisin | Antoinette 50 KM | 11.4.1908 | Issy les Moulineux | 3,925 |
| L. Delagrange | Francja | Voisin | Antoinette 50 KM | 30.5.1908 | Centocelle | 12,750 |
| L. Delagrange | Francja | Voisin | Antoinette 50 KM | 16.9.1908 | Issy les Moulineux | 24,125 |
| W. Wright | Francja | Wright | Wright | 21.9.1908 | Auvours | 66,600 |
| W. Wright | Francja | Wright | Wright | 18.12.1908 | Auvours | 99,800 |
| W. Wright | Francja | Wright | Wright | 31.12.1908 | Auvours | 124,700 |
| Paulhan | Francja | Voisin | Gnome | 25.8.1909 | Betheny | 134,000 |
| Latham | Francja | Antoinette | Antoinette | 26.8.1909 | Betheny | 154,640 |
| H. Farman | Francja | Farman | Gnome | 27.8.1909 | Betheny | 180,000 |
| H. Farman | Francja | Farman | Gnome | 4.11.1909 | Mourmelon | 234,212 |
| Olieslagers | Francja | Bleriot | Gnome | 20.7.1910 | Mourmelon | 392,750 |
| Tabuteau | Francja | Farman | Renault | 28.10.1910 | Etampes | 465,720 |
| Legagneux | Francja | Bleriot | Gnome 50 KM | 11.12.1910 | Pau | 515,900 |
| Tavuteau | Francja | Farman | Renault | 30.12.1910 | Buc | 584,745 |
| Olieslagers | Belgia | Nieuport | Gnome 50 KM | 16.7.1911 | Kiewit | 625,000 |
| Fourny | Francja | Farman | Renault 60 KM | 1.9.1911 | Buc | 722,935 |
| Gobe | Francja | Nieuport | Gnome 50 KM | 24.12.1911 | Pau | 740,299 |
| Fourny | Francja | Farman | Renault 50 KM | 11.9.1912 | Etampes | 1 020,900 |
| Sequin | Francja | Farman | Gnome | 13.10.1912 | Buc le Barp | 1 021,200 |
| Bossoutrot | Francja | Farman „Goliath" | Salmson 260 KM | 3–4.5.1920 | Villesauvage | 1 915,200 |
| O. Kelly Mc Ready | USA | Army T-2 | Liberty 375 KM | 16–17.4.1923 | Dayton | 4 050,000 |
| Drouhin Landry | Francja | Farman | Farman 450 KM | 7–8.9.1925 | Chartres | 4 400,000 |
| Eduard Risties | Niemcy | Junkers W-33 | Junkers J-5 280 KM | 3–5.8.1927 | Dessau | 4 660,628 |
| Ferrarin Del Prete | Włochy | Savoia Marchetti S-64 | Fiat A-22 | 31.5.–2.6.1928 | Rzym | 7 666,616 |
| Costes Codos | Francja | Breguet-19 Special | Hispano-Suiza 600 KM | 15–17.12.1929 | Istres | 8 029,000 |
| U. Maddalena F. Cecconi | Włochy | Savoia Marchetti S-64 bis | Fiat A-22T | 30.5.–2.6.1930 | Montecelio | 8 188,800 |
| Bossoutrot Rossi | Francja | Bleriot-110 | Hispano Suiza 600 KM | 26–28.2.1930 | Oran | 8 822,325 |
| Paillard Mermoz | Francja | Bernard | Hispano-Suiza 650 KM | 30.3.–2.4.1931 | Oran | 8 960,000 |
| J. Le Brix M. Doret | Francja | Dewoitine | Hispano-Suiza 650 KM | 7–10.6.1931 | Istres | 10 371,051 |
| Bossoutrot Rossi | Francja | Bleriot-110 | Hispano-Suiza 500 KM | 23–26.3.1932 | Oran | 10 601,480 |
| Fujita Takahashi | Japonia | TGD „Koken' | Kawasaki-Special 700 KM | 13–15.5.1938 | Kisarasu | 11 631,011 |
| Tondi Dagasso Vignoli | Włochy | Savoia Marchetti S-82 PD | Alfa Romeo 3 × 860 KM | 30–31.7.1939 | Fiumicino | 12 935,770 |
| O. Lassiter | USA | Boeing B-29 | Wright 4 × 2 200 KM | 1–3.8.1947 | Tampa-Floryda | 14 249,656 |
| Thomas Grissom | USA | Boeing B-52G | Pratt-Whitney 8 × 6 242 kG | 13–14.12.1960 | Edwards AFB | 16 220,360 |
| Wiliam Stevenson | USA | Boeing B-52H | Pratt-Whitney 8 × 7 718 kG | 6–7.6.1962 | Seymour-Johnson AFB | 18 245,050 |

Trasa ostatniego oficjalnie zatwierdzonego przez FAI lotu rekordowego w linii prostej. Samolot B-52H pilotowany przez Clyde P. Evely miał przy starcie ciężar 221 000 kG. Lot trwał 21 h 52 min.





Francuscy członkowie straży leśnej udadzą się na pokładzie Mi-6 w rejon pożaru lasów. Zdjęcie dokonane w okolicy Nicei.



Prawie dwanaście ton wody może spuścić Mi-6 na ognisko pożaru lasu. Zdjęcie dokonane we Francji.

## PEŁEN SUKCESÓW LOT MI-6

Wielkim sukcesem propagandowym zakończył się lot pokazowy radzieckiego śmigłowca-giganta Mi-6 po krajach zachodniej Europy. Radzieccy lotnicy zademonstrowali w Danii, Holandii, Belgii, Francji, Szwajcarii, Austrii wszechstronne zalety Mi-6, spotykając się wszędzie z wielkim uznaniem i szczerą sympatią tak ze strony fachowców, jak i publiczności. Obok publikujemy parę zdjęć z tournée radzieckiego śmigłowca.



Fachowcy z armii szwajcarskiej z wielkim zainteresowaniem przyglądają się lotom radzieckiego śmigłowca.

## „BITWA O WIELKĄ BRYTANIĘ" NA FILMIE

*Dla upamiętnienia ogromnego wysiłku lotnictwa angielskiego, w szeregach którego, jak wiadomo, walczyli również Polacy, postanowiono nakręcić barwny film o walkach powietrznych pod tytułem „Bitwa o Wielką Brytanię". Dwaj pisarze, z których jeden walczył jako pilot, napisali interesujący scenariusz. Zostanie on przedstawiony do wglądu 25 byłym dowódcom RAF-u, którzy bezpośrednio byli zaangażowani w okresie wielkiej bitwy, celem poczynienia przez nich uwag ewentualnie zaproponowania zmian. Wystąpiono już do rządu hiszpańskiego o wypożyczenie samolotów produkcji hitlerowskiej będących tam jeszcze na uzbrojeniu. Hiszpania wyraziła zgodę na wypożyczenie 12 samolotów Me-109 i 40 samolotów He-111. Premiera filmu odbędzie się w Londynie dnia 16 września 1968 roku, w rocznicę „Bitwy o Wielką Brytanię".*

(m)

## KOROLEW I GAGARIN



Parę miesięcy temu zmarł Sergiusz Korolew największy radziecki uczony i konstruktor w dziedzinie techniki rakietowej i badań kosmicznych. Korolew był twórcą olbrzymich, skomplikowanych systemów kosmicznych, przy pomocy których wyrzucono na orbity ziemskie sztuczne satelity, stacje międzyplanetarne i pilotowane przez ludzi statki. Powyżej publikujemy zdjęcie Sergiusza P. Korolewa i pierwszego kosmonauty świata Jurija Gagarina, dokonane w r. 1961.

## SPORT SPADOCHRONOWY

● 4-osobowa grupa spadochroniarzy czechosłowackich ustanowiła absolutny rekord międzynarodowy, uzyskując w dziennym skoku z wysokości 1000 m, z opóźnionym otwarciem spadochronu, wynik 0 m (lądowanie dokładnie w celu). Rekord ten został zaawizowany przez FAI.

## LOTNICTWO WOJSKOWE

● Francuska firma Louis Breguet i brytyjska British Aircraft Corp. postanowiły utworzyć wspólne towarzystwo do produkcji lekkich myśliwców odrzutowych o prędkości naddźwiękowej. Nowy samolot „Jaguar" ma wejść do produkcji początkowy od r. 1970.

★

● Minister Obrony NRF, von Hassel, oświadczył na posiedzeniu Bundestagu w Bonn, że w wyniku wdrożonego śledztwa ujawniono aferę, w którą zamieszanych jest kilku urzędników ministerstwa. Urzędnikom tym udowodniono, iż brali łapówki od firm zagranicznych, które dostarczały Bundeswehrze samolotów bojowych.

★

● W Limie (Peru) odbyła się konferencja dowódców sił lotniczych 16 krajów Organizacji Państw Amerykańskich. Mimo oficjalnych zapowiedzi, że omawiane będą wyłącznie problemy o charakterze technicznym i strategicznym, delegacja Wenezueli przedstawiła opracowanie na temat „wojen nieregularnych i partyzanckich". Podjęto też uchwały dotyczące skoordynowania akcji przeciwko oddziałom partyzanckim.

## KOMUNIKACJA I TRANSPORT

● Sławny konstruktor radziecki A. Tupolew oświadczył niedawno, że budowany pod jego kierunkiem naddźwiękowy samolot pasażerski Tu-144 pojawi się być może „w najbliższej przyszłości". Tu-144 ma zabierać 121 pasażerów i przewozić ich z prędkością 2500 km/h na odległość do 6500 km.

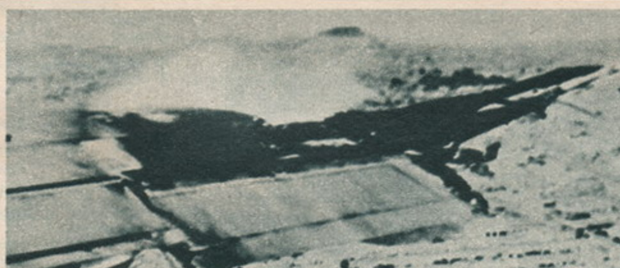
★

● W wyniku trzytygodniowych rokowań na szczeblu ekspertów zostało osiągnięte porozumienie między Francją i ChRL w sprawie otwarcia linii lotniczej Paryż — Szanghaj. Pierwsze samoloty zaczną kursować we wrześniu br. Chwilowo przewiduje się jeden lot na tydzień.

★

● Pasażerski samolot komunikacyjny Boeing-707 dokonał lotu dookoła świata, pokonując odległość 42 tys. km w ciągu 62 godzin i 28 minut. Sam lot trwał tylko 51,5 godziny — resztę czasu zużyto na trzykrotne lądowanie w celu zatankowania paliwa. Samolot był bez pasażerów, wewnątrz znajdowały się dodatkowe zbiorniki paliwa. Boeing-707 leciał na wysokości 11 tys. metrów, z przeciętną prędkością 900 km/h.

## SZCZĘŚLIWY KONIEC PRZYGODY



Pali się prawy skrajny silnik!

28 czerwca ub. r. czterosilnikowy „Boeing-707" linii „Pan American", z 143 pasażerami i 10 osobami załogi na pokładzie, wystartował z San Francisco do Honolulu. W parę minut po starcie nastąpił dramatyczny moment: prawy skrajny silnik stanął w płomieniach. Dowódca załogi zdecydował się na natychmiastowy powrót na lotnisko. Podjęto wszelkie środki mające na celu lokalizację pożaru. Silnik, mimo odcięcia dopływu paliwa, palił się dalej. Wskutek wibracji powietrznej na skrzydle, jego część końcowa urwała się wraz z silnikiem. Jednak trzy pozostałe silniki pracowały bez zarzutu.

Zataczając rozległe i płytkie kręgi, samolot prowadzony po mistrzowsku przez kpt. Charlesa Kimesa zaczął zniżać się do lądowania. Wypuszczono podwozie. Pasażerowie, informowani cały czas przez dowódcę statku o podejmowanych środkach ostrożności i przebiegu operacji lądowania, zachowali spokój i zimną krew.

Wszystko poszło szczęśliwie — Boeing wylądował pomyślnie. Końcówka skrzydła, która spadła na zamieszkaną gęsto dzielnicę miasta, szczęśliwym zbiegiem okoliczności nie spowodowała ofiar w ludziach, niszcząc jedynie parę zabudowań. Palący się silnik upadł... na mały podmiejski cmentarzyk.

Obok dwa zdjęcia z wypadku.

Po szczęśliwym wylądowaniu. Groteskowy wygląd okaleczonego skrzydła.





## SŁAWNI LOTNICY

*Czołowy pilot angielskiego lotnictwa bombowego i twórca słynnego dywizjonu 617 pułkownik RAF-u Guy Gibson urodził się w 1918 roku. Po ukończeniu z odznaczeniem szkoły średniej, mając osiemnaście lat, wstąpił do Królewskich Sił Powietrznych (RAF), aby — jak sam określił w swoim pamiętniku — nauczyć się latać. Był to rok 1936. Dwa lata później miał opuścić RAF i rozpocząć pracę pilota doświadczalnego. Jednak sytuacja polityczna w Europie pokrzyżowała jego plany życiowe. Po prostu dowództwo lotnictwa nie wyraziło zgody na zwolnienie go ze służby wojskowej. Pozostał w RAF-ie.*



GUY GIBSON

*Uczestniczył w pierwszej wyprawie bombowej nad Niemcy (4 września 1939). Był wówczas w 83 dywizjonie bombowym, który na uzbrojeniu miał samoloty typu „Hampden". Rok później, 26 sierpnia 1940, brał udział w pierwszym nalocie bombowym na Berlin. W październiku 1940 roku został przeniesiony do 29 dywizjonu myśliwskiego na stanowisko dowódcy eskadry. Dnia 14 marca 1942 roku został powołany na stanowisko dowódcy 106 dywizjonu bombowego, który uzbrojony był w samoloty typu „Lancaster". Dowodzony przez niego dywizjon zdobył za loty bojowe pierwsze miejsce w angielskim lotnictwie bombowym. Guy Gibson wykonywał liczne loty bojowe nad Niemcy i Włochy.*

*W marcu 1943 roku otrzymał propozycję zorganizowania dywizjonu bombowego do specjalnego zadania. Początkowo ten tajemniczy dywizjon nosił nazwę „X", a następnie „617". Gibson, pełen energii i inicjatywy, zabrał się do niezwykle trudnej pracy, tak iż po dwóch miesiącach intensywnych przygotowań załogi dywizjonu były gotowe do lotu bojowego.*

*Nalot przeprowadzono w połowie maja 1943. Jego celem były dwie wielkie tamy w Eder i Moehme, spiętrzające gigantyczne ilości wody. Dywizjon „Lancasterów" wykonał zadanie: tamy zniszczono specjalnymi bombami kulistymi. Woda zalała olbrzymią przestrzeń zagłębia Ruhry. Miasta i fabryki znalazły się pod wodą.*

*Guy Gibson zginął we wrześniu 1944 roku. Miał najwyższe odznaczenia wojskowe, w tym Krzyż Wiktorii (VC). Wykonał ponad 200 lotów bojowych. Napisał pamiętnik wojenny. O nalocie na tamy nakręcono film pt. „Nocny nalot", który był wyświetlany w Polsce.*

(m)

# *Międzynarodowe spotkanie modelarzy rakietowych*

**• 2 •**

OMÓWIENIE właściwych zawodów wypada rozpocząć od organizacji. Jak już uprzednio wspomniano, zawody rozgrywane były na lotnisku aeroklubu w Nowej Dubnicy. Teren przeznaczony do startów odgrodzono sznurową barierką, umieszczając za nią trzy namioty dla komisji sportowej i technicznej. Każdy model przed startem otrzymywał stempel tożsamości i silnik zdeponowany regulaminowo u organizatora. Każda ekipa miała przydzielony numer startowy, wylosowany w dniu poprzedzającym oficjalne starty.

Osobliwością regulaminu — silnie zresztą krytykowanego przez zawodników — była konieczność startu jednym i tym samym modelem bez prawa wymiany, nawet w razie uszkodzenia czy zgubienia. Organizatorzy rozszerzyli jeszcze bardziej eksperymentalny bądź co bądź regulamin, dodając klauzulę zabraniającą lądowania modelom za rzeką Wag. Lądowanie zatem w wodzie lub za wodą równało się otrzymaniu punktacji zerowej. Grupa pomiarowa, która zajmowała się oceną wysokości lotu modeli, zaopatrzona była w lunetki typu TZK, dobrze znane z naszej praktyki. Łączność z grupą pomiarową zapewniały telefony polowe, a każdorazowy start modelu następował na sygnał podany przez kierownika startu przy pomocy czerwonej flagi. Jednym słowem, jeśli chodzi o organizację startu, nowości raczej nie zaobserwowano.

Przebieg poszczególnych konkurencji był sprawny, o ile można mówić o sprawności zawodników podczas wyjątkowo silnego wiatru i niskiej temperatury. Zespół sędziów i chronometrażystów pracował niezwykle ofiarnie, ale nie mógł nie uwzględniać bardzo słabego w opracowaniu regulaminu, który w wielu przypadkach budził wątpliwości.

Zawodziła, niestety, działalność grupy pomiarowej, która — moim zdaniem — nie dawała sobie rady z przechwytywaniem modeli. I właśnie wskutek kiepskiej działalności tej grupy najlepszy lot pierwszego dnia zawodów, wykonany przez model J. Jarończyka, nie został po prostu zmierzony, również i przy starcie powtórzonym, a po locie z nowym, barwnym spadochronem model uciekł za rzekę i w rezultacie uzyskaliśmy regulaminowo zero... Przy tym jednym z warunków otrzymania i zatrzymania punktacji było, iż model powinien wrócić do komisji w ciągu maksimum 60 minut.

Mówiąc o organizacji, nie sposób nie wspomnieć o skomplikowanym systemie zakwaterowania zawodników w górskim, odległym schronisku-hotelu, do którego właściwie nie było bezpośredniego dojazdu, szczególnie w okresie deszczów i podmokłego gruntu. Tam dopiero potrafiliśmy właściwie ocenić rozsądną decyzję naszego Aeroklubu PRL, który nam zafundował „Warszawę", bez pomocy której kłopoty ekipy wzrosłyby do setnej potęgi.

Zgodnie z przyjętym obowiązkiem silniki zgłoszone do zawodów zostały sprawdzone na hamowni. Z tej pierwszej próby nasze nowe silniki wyszły zwycięsko wykazując się wysokim ciągiem, ale w granicach przewidzianych dla grupy pierwszej (maks. 5 Ns). Sprawność silników potwierdziły pierwsze starty naszych modeli.

Interesujące przeobrażenia przeszły pojęcia o bezpieczeństwie na starcie, przy użyciu oczywiście silników produkcji fabrycznej. Na przykład organizatorzy ustawili wyrzutnie w odległości około 20 m od tablicy rozdzielczej. Na taką propozycję Amerykanie poprosili o umożliwienie im startu z odległości siedmiu metrów, a w rzeczywistości startowali z trzech metrów twierdząc, że tak zawsze startują w USA. I system ten przejęli inni zawodnicy już w następnych konkurencjach.

**PAWEŁ ELSZTEIN**


1.

1. Krajobraz dubnickiej imprezy. Na pierwszym planie namioty komisji sportowej i technicznej.

✶

2. Stanowiska startowe dla wyrzutni umieszczono na niezbyt wysokiej ławie. Trzy wyrzutnie należały do organizatorów.

✶

3. Modele amerykańskich zawodników pod ostrzałem kamer telewizji czechosłowackiej.

✶

4. Nasza ekipa posługiwała się nieco udziwnioną wyrzutnią, ale sprawną.

✶

5. Tablica rozdzielcza przygotowana przez organizatorów.

✶

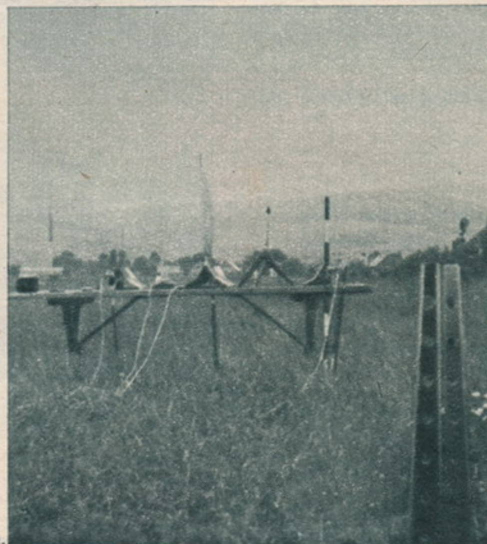
6. J. Jarończyk, moralny zwycięzca pierwszej konkurencji lotów rakiet z ładunkiem użytecznym (28,3 G).

✶

7. Polska ekipa na starcie w Dubnicy. Od lewej: I. Pudełko, J. Jarończyk, H. Meller, chronometrażysta z grupy organizatorów i J. Witkowski.

✶

8. Każdy start modelu rakiety odwracał uwagę wszystkich obecnych na lotnisku od kaprysów majowej, bardzo niesprzyjającej pogody.


2.


4.



3.


5.


6.

Foto: P. E. (8)


7.


8.

# Z NOWEGO ŚWIATA




**Reportaż z trasy trzeciego etapu (Włocławek – Ostrów Wlkp.) V Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów, napisany przez red. J. Zarębskiego na konkurs dziennikarski Rajdu. Autor leciał wraz z pilotem instr. Zdzisławem Dudzikiem.**

*OD dwudziestu pięciu minut jesteśmy już w powietrzu, zawieszeni jak szara ważka między niebem i ziemią. Trzysta metrów pod nami, trochę z lewej, poprzedzielana długimi prostymi odcinkami dukt przepływa wielka kępa zielonych lasów. Rzut oka na mapę: to trójkąt leśny w rejonie stacji kolejowej Lipie Góry. Chyba złudzenie, ale wydaje mi się, że czuję żywiczny zapach igliwia. Otwieram szerzej osłonę kabiny. Potem, z przyzwyczajenia, zerkam na wskaźniki przyrządów pokładowych:*

*Busola? — Sto sześćdziesiąt stopni.*

*Prędkościomierz? — Dwieście na godzinę.*

*Wariometr? — Strzałka skacze delikatnymi drgnięciami w okolicy pozycji zerowej.*

*Wszystko w porządku.*

*Po co to? Hm, to moja tajemnica. Choć robię to niepotrzebnie, choć wiem, że człowiek siedzący przede mną w pierwszej kabinie nigdy nie zawiedzie, ja uparłem się, że zawsze muszę być gotów. Nie mogę być tylko pasażerem, tylko żywym balastem, muszę — choć w mych pragnieniach — pomagać mu. Delikatnie, aby nic nie poczuł, przystawiam stopy do pedałów, ostrożnie obejmuję palcami prawej dłoni chropawą rękojeść drążka sterowego. Stapiam się w żywą całość z maszyną, czuję jej najmniejsze drgnięcia. Wiem też, że nadejdzie chwila, kiedy rzeczywiście usłyszę w słuchawkach głos pilota: Prowadź!*

*Jestem gotów. Czekam.*

*A tymczasem wracam jeszcze na chwilę pamięcią do niskiego, podłużnego budynku ze spadzistym dachem, stojącego tuż nad jeziorkiem, pięć kilometrów na zachód od miejscowości Bytoń. Był to pierwszy obiekt, znaleziony przez nas na ryzykanckiej trasie trzeciej konkurencji rajdu. Pełne dwanaście minut napięcia dzieliło nasz start we Włocławku od chwili zidentyfikowania „tej przeklętej stodoły". Wówczas zmieniliśmy kurs na ten, po którym lecimy teraz.*

*Z trzech fotografii, które nam komisarz wręczył trzy minuty przed startem z lotniska w Kruszynie, zostały więc dwie: fragment zabudowań jakiejś fabryczki z dość wysokim kominem oraz piękny, biało tynkowany kościółek z niską, czworokątną wieżą.*

*Od tych dwóch obiektów zależy czy warto było, abyśmy w ogóle dziś startowali. Jeśli je odnajdziemy — zadanie konkurencji wypełnimy, jeśli nie — wyjdziemy kompletnie „na zero".*

*Czuję, że bije mi mocno serce. Komin — czy kościół? Kościół — czy komin? Zbliżamy się do linii kolejowej z Koła do Kutna. Wciąż nic. We wsi Grzegorzew jest kościół, ale to nie ten nasz. Za duży. Nie tracimy nadziei. Wolno nam jeszcze z kursem 161 stopni lecieć 40 kilometrów. Dalej — już nie będzie po co, jeśli nic nie znajdziemy. Przegramy, nie będziemy wiedzieli w którym miejscu zmienić kurs na 249 stopni, jak podano w instrukcji. Samobójcza konkurencja, ale piękna, godna ryzyka.*

*Chwytam się znów na tym, tak jak przed rokiem, dwoma i więcej laty, że nie ma już dla mnie ratunku. Za późno się wycofać, wpadłem w nałóg: silniejszy od obowiązków domowych i zawodowych, życzliwych rad przyjaciół, przestróg kolegów. Gorzej — ja nie chcę się wycofać. Nie zrobię tego, za nic.*

*Pilot daje mi znak. Poruszył lekko drążkiem w lewo i prawo. Przejmuję na parę minut stery.*

*Lekka mgiełka na okularach. Przecieram szybko chusteczką. Całą siłę woli, wszystkie skromne jeszcze umiejętności koncentruję na jednym: lecieć płynnie, trzymać maszynę na równej wysokości, nie zejść z kursu. Za wszelką cenę. Nie istnieje już nic poza tym, nic więcej się nie liczy.*

*Więc to tak jest na prawdę. To tak wygląda walka na trasie. Czekałem na nią miesiącami — dziś znów na nowo chłonę jej wspaniałe, z niczym nie porównywalne piękno. Zdzich skupionym, chłodnym spojrzeniem kontroluje uciekający pod nami teren. Dwóch ludzi — jedna myśl, jedno ścisłe zadanie: nie przepuścić, przechwycić, nie stracić ni sekundy.*

*Cisza. Mijają wolno minuty. Potem trzaski w słuchawkach hełmofonu i spokojny głos:*

*— Odpocznij.*

*Spocone, lekko drżące dłonie opieram o kolana. Jednak zmęczyłem się z nadmiaru emocji. Słyszę, jak Zdzisław manipuluje pokrętłem radiostacji. Szuka czegoś w eterze. Z gęstwy szumów i lawiny zakodowanych, niezrozumiałych meldunków błyskają, jak meteory, strzępki dźwięków muzyki. Nikną, wracają, znów czezną. Jakaś melodia zostaje. Jest słabiutka, daleka, ledwie, ledwie słyszalna. Ja ją znam jednak. Tak, na pewno. Coś mi przypomina.*

*— Zostaw — proszę pilota. Kiwnął głową. Teraz już głośniej brzmią tony orkiestry. Mój Boże, co to jest? Te dźwięki, tak doskonale splecione z basowym pomrukiem silnika, z tysiącem eksplozji w cylindrach i jękliwym świstem rozdzieranego powietrza — mówią do mnie o czymś. Staram się zrozumieć. Na próżno. Dziwna, niezwykła melodia. Jest w niej jakby ludzkie cierpienie, coś błagalnego, a potem groźnego, pełnego siły i godności zarazem. Słychać trzask batów, krzyk ludzi. Już milknie, cichnie, znów jakieś forte, jak grzmot podczas burzy, przygłuszyło wszystko i urwało się, jak ścięte.*

*Pali słońce przez plexi osłony. Oddycham ciężko. Zdaję sobie nagle sprawę, że jest źle. Dlaczego nic nie znajdujemy? Dlaczego los jest tak dla nas nieżyczliwy?*

*Pogoda trochę się psuje. Widoczność już słabsza. Przecinamy właśnie rzekę Ner, dwa kilometry od Dąbia.*

*— Patrz dobrze, Jureczku — mówi pilot.*

*W głosie Zdzicha, zawsze miękkim, łagodnym, tak dobrze znanym, słyszę niepokój. Martwi się. O, nawet odwrócił głowę ku mnie z pierwszej kabiny i uśmiecha się. Jest w tym uśmiechu wiele: zachęta do wytrwania, wezwanie do czujności, prośba o maksymalną uwagę podczas obserwacji.*

*Wciąż jednostajny, martwy stan niepewności. Poprzez ściśle przylegające do uszu słuchawki słyszę przytłumiony huk silnika. Jeszcze nie wiem dokładnie, lecz czuję już, że za chwilę to się zmieni, że nie będzie już tak martwo i głucho.*

*Poprawiam się instynktownie w fotelu, dociskam pasy. Nic przecież jeszcze nie zauważyłem, nie mam żadnych podstaw, aby mieć pewność, a jednak — czuję. Szósty zmysł, przeczucie, nadwrażliwość? A może suma doświadczeń zdobytych w ciągu wielu dziesiątek godzin spędzonych dotąd w powietrzu, z nerwami wyostrzonymi jak najcieńsza brzytwa, daje mi sygnał: UWAŻAJ! TO JUŻ!*

*Patrzę na pilota. Omiata właśnie wzrokiem teren po lewej stronie maszyny. Jest czujny, jakby skurczony. Potem spoglądam odruchowo w dające lustrzany efekt szklane tarcze przyrządów pokładowych. Widzę w nich odbicie własnej twarzy. Są teraz bardzo podobne, te nasze twarze. Mają w sobie coś zwierzęcego, nieludzkiego. Popękane, spierzchnięte wargi Zdzicha, jego głęboko wpadnięte oczy, leciutko opuszczone powieki i błyszczące kropelki potu na nosie — to wszystko jest tak jak u mnie. Jesteśmy w stanie maksymalnego napięcia, pełnej gotowości alarmowej. W ułamkach sekund przebiegają mi przez myśl słowa, wypowiedziane kiedyś przez jednego z myśliwskich pilotów bojowych, kiedy pytałem go jak się czuł przed atakiem na przeciwnika:*

*„Jak zwierzę. Zdecydowane na wszystko, wściekłe zwierzę. Skoncentrowana, wstrząsana skurczami kupa mięśni i nerwów. Wszystko boli, gardło jak sucha, ostra szmata, dreszcze."*

*Odruchy są szybsze niż myśl. Zanim Zdzich błyskawicznym przerzutem zwalił maszynę w ostry lewy skręt, ja już wiedziałem, że on tak uczyni. To niesamowite — ale wiedziałem. Przycupnięty dwieście pięćdziesiąt metrów poniżej i trochę z przodu maleńki biały kościółek w otoczeniu kilku chałup i rzadkich drzew spostrzegliśmy jednocześnie.*

**Piękne, starannie utrzymane lotnisko Aeroklubu Włocławskiego w Kruszynie podobało się wszystkim bez wyjątku uczestnikom rajdu. Wyżej: Samoloty po przybyciu na lotnisko w Gnieźnie.**



Krąg. Wciska w fotel potężna siła. Postawiony „na żyletkę". Jak końcem lewego płata zda się utknął nieruchomo w jednym miejscu, a prawym kreśli na niebie gigantyczne koło. Widzimy dokładnie kościół, to ten!

Teraz zameldować się, tam może być komisarz. Widoczność jest zła, a trzeba mieć pewność, że odczytali nasze znaki. Nurkujemy. Skurcz serca, tętent krwi. Dźwięki silnika przenikają do uszu głębokimi tonami. To śpiewa serce samolotu. Dziwne, wydaje mi się, że słyszę tę samą co przedtem melodię. Uparta, powraca wytrwale. Dlaczego?

Rośnie ziemia, olbrzymieje, pędzą na spotkanie jak szalone prostokąty pól. I oto otwiera się nagle zapadka w pamięci, spada z oczu zasłona, widzę, jakby z oddali, ale zupełnie wyraźnie, porwane fragmenty obrazów sprzed wieków, z innego świata, który żył dawno i zaginął:

...Dom na roku Wroniej i Krochmalnej. Balkon na trzecim piętrze. Przy erkaemie, którego lufę zamaskowaliśmy z Leonem dwoma asparagusami wziętymi z okna w opuszczonym przez ludzi mieszkaniu, dyżurujemy na zmianę, co godzinę. Właśnie kolej na Leona. Wziął stołeczek z kuchni, usiadł na nim wygodnie, przymierzył się do kolby i czeka z palcem na spuście. Tamci powinni nadejść od Towarowej.

Na mnie teraz spadła aprowizacja. Pomyszkowałem po najbliższych lokalach piętra, lecz poza kilkoma kostkami cukru i torebką ziarnistej kawy nie znalazłem nic. W kuchni spostrzegłem młynek. No, przynajmniej będziemy mieli kawę. „Kanada — stwierdził Leon — jeszcze trochę muzyczki, a będę się czuł jak u Lardellego".

Muzyka? Spróbuję. Przecież chłopcy na dole mają patefon, ale trzeba wykombinować jakieś płyty. Zbiegłem po schodach. „A weź, wariacie, po co on nam. Ta jedna stara płyta nie da się słuchać. Dlaczego? To jakaś symfonia, czy inny opus. Jak chcesz, to ją bierz".

Wziąłem. Z balkonu Leon przywitał mnie pełnym podziwu uśmiechem. „Ty masz nosa! Żeby tak jeszcze trochę żarcia" — westchnął.

Obtarłem rękawem pył na płycie. Litery słabo już widoczne, pozacierane, ale chyba dadzą się odczytać. Tak, to Dworzak.

Zatkałem chusteczką kanał głośnika w patefonie, umocowałem szpilkę w uchwycie membrany i zwolna opuściłem na wirujący krążek. Popłynęły pierwsze tony.

Leon drgnął. A potem dobiegł do mnie jego głośny szept:

„Idą czołgi. Za czołgami piechota".

Podpełzłem do balkonu z dwoma zapasowymi magazynkami: „Wal krótkimi seriami!"

Niemiecki czołg już strzelał. Pociski trafiały w sąsiednie okna. Nas jeszcze nie odkryli. Tumany gryzącego pyłu zasłoniły nam widok na Towarową. Leon czekał cierpliwie. W pewnej chwili zażądał: „Wyjmij szmatę z patefonu, niech gra głośno".



To ten piękny kościółek był obiektem poszukiwań 41 samolotów rajdowych.



Przed startem z Rybnika do Nysy: pilot instr. Zdzisław Dudzik i autor artykułu. Foto: B. Koszewski (4)

Skok do pokoju. Wyjąłem tłumik. I wtedy usłyszałem najpiękniejszą muzykę mego życia: przejmujące, pełne ludzkiego cierpienia i rozpaczliwego buntu tony dworzakowskiej symfonii e-moll „Z Nowego Świata" zlały się w jedno z trzaskiem powstańczego erkaemu. Razem z kolbą Brena dygotały raz po raz, jakby wstrząsane silnymi dreszczami febry, ramiona i głowa strzelca. Miał wyszczerzone, kurczowo zacięte zęby i blady uśmiech na chudym, zarośniętym obliczu. Trwał, trwał bez końca ten koncert piekielny, przedziwny, nie z tej ziemi — koncert na orkiestrę i karabin maszynowy. Autorów koncertu było dwóch: Antoni Dworzak — Czech i Leon Konopka — warszawiak, artysta malarz, mój przyjaciel.

Nie żyją obaj. Może spotkali się gdzieś tam daleko, w innym świecie?

★

Ciemno przed oczami. Bezbrzeżny, straszny ocean bez dna. Ktoś macha czarnymi, ogromnymi prześcieradłami. Ale już znowu, jak łuna pożaru, jasność promienna wwierca się pod powieki, znów słyszę jak śpiewa silnik i krzyczy Zdzich:

— Jure-e-e-ek! Nanieś obiekt na mapę!

Jesteśmy na nowym kursie: 249 stopni. Znikło przeciążenie. Biorę „pięćsetkę", wyjmuję z bocznej kieszeni bluzy ołówek i kreślę długo, mozolnie, mały dwumilimetrowy krzyżyk w punkcie oddalonym 5 kilometrów na północny-wschód od Uniejowa, między rzeczką i szosą biegnącą do Dębia. To tu na mapie jest nasz kościółek.

Mam w duszy wielki spokój. Łagodzącą świeże doznania, kojącą ciszę. Na chwilę spotkałem się z własną młodością, widziałem miejsca, które — choć zmieniły oblicze — jednak swym dalekim obrazem zdołały przywołać barwę, zapach i kształt nadany im dziesiątki lat temu. Barwa — była ceglasta, zapach — też rozpylonej wybuchami, palącej się cegły. Kształt? Już zamglony, nic całkiem ostry, ale jednak kształt domu. Walczącego, poszarpanego granatami warszawskiego domu. Tyle lat, tyle lat. A ja przecież żyję, istnieję.

— Gaz, Zdzichu, pełny gaz!

Już wierzę, że nam pójdzie. Westchnąłem głęboko: musimy wszystko znaleźć. Zostało nam jeszcze tylko jedno jedyne zdjęcie do identyfikacji. Musimy, przetrwaliśmy przecież najgorsze.

★

Ileż to już wsi minęliśmy, w których nie było żadnych wysokich kominów, ani większych w ogóle budynków: Kowale, Prażuchy, Żelazków, Pamięcin, Kuchary. Bolą oczy od wytężonego patrzenia.

— Jeszcze trochę, Jurek, do końca tego odcinka trasy zostało nam tylko 22 kilometry. Odwagi! — dobiega z pierwszej kabiny spokojny głos Zdzicha.

Jakieś osiedle na kursie. Patrzę do mapy: to Sobótka, dziewięć kilometrów od Ostrowa Wielkopolskiego. I w tej sekundzie słyszę:

— Komin z lewej!

Rzeczywiście. Z silnym zniżeniem podchodzimy na gazie bliżej. Tak, tak, widać druty linii telefonicznej, baniaste kopułki pobliskiego kościołka, rozjeżdżony kołami wozów wielki plac przed budynkami z cegły. No — i komin, sterczący jak lufa nonsensownie wielkiego działa okrętowego, ustawiona w pion.

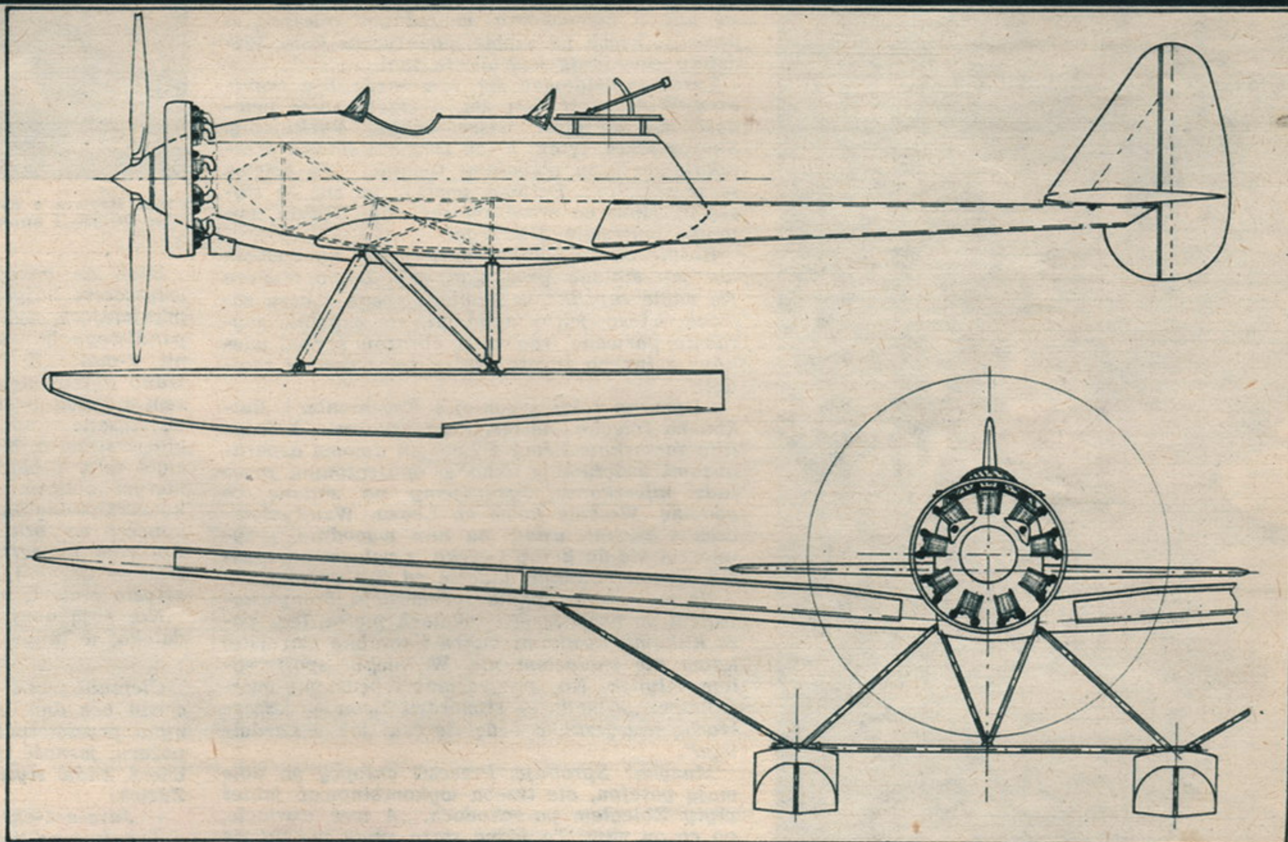
A więc — finita la comedia.

I choć już koniec konkurencji, choć niedługo będziemy lądować na ostrowskim lotnisku i dziś nic więcej nas nie czeka, ogarnia mnie uczucie nie znane ludziom z ziemi, których małe figurki widzę tam na dole: radosne, rozedrgane pukanie w sercu, ogromna lekkość i pełna nadziei, ufna gotowość do ponownego spotkania z czymś, czego przed chwilą nie umiałem jeszcze nazwać, a tylko — jak ślepiec — szukałem po omacku.

Lecz teraz już wiem. To to jest Wielka Przygoda. Wzywa mnie znów na spotkanie, tajemnica, groźna, nieodgadniona. Wie, że nie będę mógł jej się oprzeć, że pójdę za nią wszędzie, za jej cichym głosem, biegnącym ku mnie z innego, nierzeczywistego świata.

**JERZY ZARĘBSKI**

## NIEZNANY PROJEKT WODNOSAMOLOTU PZL



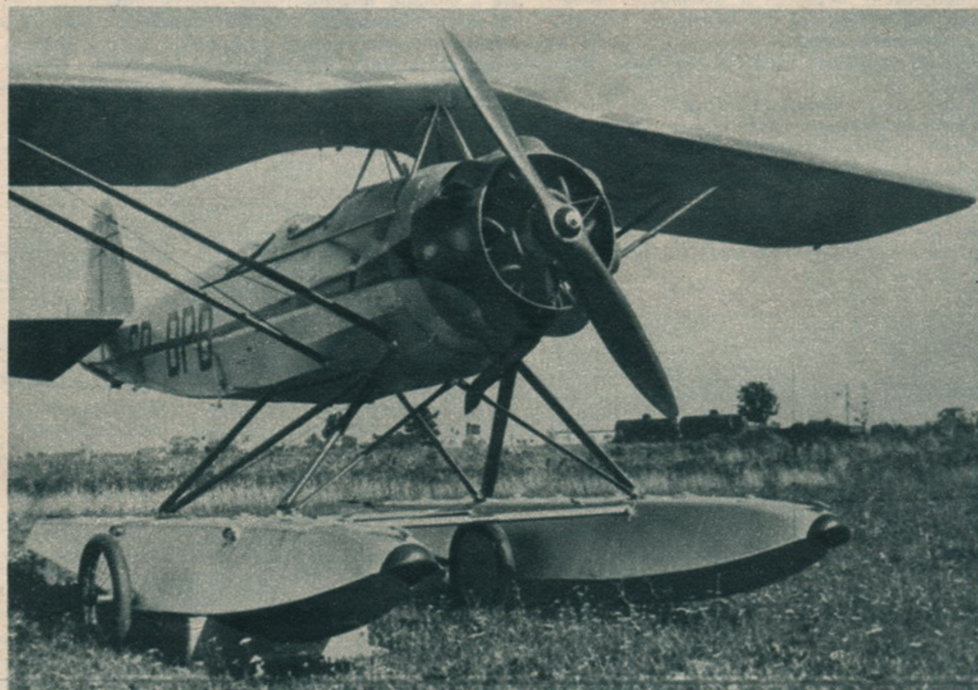
Projekt ten został przedłożony 2 lipca 1931 roku w Kierownictwie Marynarki Wojennej, w ofertach na wodnosamoloty dla Morskiego Dyonu Lotniczego.

Jak widać z załączonego rysunku, miał to być samolot o dość oryginalnym rozwiązaniu konstrukcyjnym.

Kadłub z silnikiem Wright „Whirlwind" o mocy 220 KM, osłoniętym pierścieniem, mieścił kabinę pilota oraz stanowisko strzeleckie z obrotnicą. W tylnej części kadłub przechodził w belkę kadłubową, poprawiającą widoczność do tyłu oraz zmniejszającą martwe pole ostrzału dla tylnego stanowiska strzeleckiego. Na końcu belki kadłubowej umieszczono statecznik poziomy oraz pojedynczy — pionowy. Skrzydła wolnonośne miały być wyposażone w skrzele wzdłuż całej rozpiętości. Dwa pływaki zamocowane na odpowiednio sztywnym nadłodziu, płaskodenne, a więc raczej typu rzecznego.

Niestety, bardzo skąpe materiały źródłowe nie pozwalają na podanie bliższych danych tego ciekawego wodnosamolotu. Jego konstruktorem był prawdopodobnie inż. J. Dąbrowski z PZL.

**LESZEK KOMUDA**







Wyżej: Samolot RWD-17 w widoku z przodu. Niżej: RWD-17 w widoku z tyłu.



Wyżej: RWD-17 w wersji pływakowej. Niżej: Wodnosamolot RWD-17 z dodatkową powierzchnią ustateczniającą i sterową pod kadłubem.

Samolot RWD-17 w widoku z boku.

Zdjęcia uzupełniające do cyklu „POLSKIE KONSTRUKCJE LOTNICZE"









Zdjęcia ze zbiorów Leszka Komudy przedstawiają polski samolot 2-miejscowy RWD-17 w wersji z podwoziem kołowym i pływakowym.

# POCZTA LOTNICZA

## PODOFICERSKIE SZKOŁY ZAWODOWE

**Jerzy Szydlak — Włocławek, Stanisław Janusik — Paczków i Eugeniusz Stefaniak — Pruszków** pragną wstąpić do szkoły podoficerskiej, by zdobyć zawód i ewentualnie pozostać w wojsku „na zawodowego". Najchętniej chcieliby wstąpić do szkoły, w której zdobyć można zawód związany z lotnictwem.

Kandydatów na podoficerów zawodowych przyjmują następujące podoficerskie szkoły zawodowe: Wojsk Łączności, Marynarki Wojennej, **Wojsk Rakietowych, Wojsk Radiotechnicznych,** Służby Samochodowej, Wojsk Chemicznych, Służby Uzbrojenia, Służby Sanitarnej, Wojsk Inżynieryjnych i Komunikacji Wojskowej, **Wojsk Lotniczych.**

O przyjęcie do podoficerskich szkół zawodowych mogą się ubiegać kandydaci w wieku przedpoborowym (18 lat) i poborowym (19—23) oraz żołnierze odbywający zasadniczą służbę wojskową, którzy w chwili rozpoczęcia nauki nie ukończyli więcej niż 12 miesięcy tej służby.

Warunki wymagane od kandydatów do podoficerskich szkół zawodowych są następujące: obywatelstwo polskie, stan wolny, kwalifikacje fizyczne i psychiczne do służby wojskowej (kategoria „A") oraz zdolność do służby w charakterze ucznia wojskowej szkoły zawodowej, stwierdzona orzeczeniem właściwej, wojskowej komisji lekarskiej, odpowiednie kwalifikacje moralno-polityczne, ukończona co najmniej zasadnicza szkoła zawodowa względnie 2 klasy technikum o kierunku zbliżonym do profilu szkolenia w wybranej, podoficerskiej szkole zawodowej.

Po ukończeniu nauki w jednej z wymienionych podoficerskich szkół zawodowych absolwent otrzymuje stopień kaprala i skierowany zostaje na praktykę do jednostki wojskowej, którą odbywa do końca drugiego roku zasadniczej służby wojskowej. Po jej odbyciu zostaje mianowany na kolejny stopień podoficerski i powołany, w zależności od opinii służbowej, do służby nadterminowej lub bezpośrednio do służby zawodowej.

Kandydaci ubiegający się o przyjęcie do jednej z podoficerskich szkół zawodowych składają podania do komendanta wybranej szkoły za pośrednictwem właściwego (wg miejsca zamieszkania), wojskowego komendanta rejonowego WKR. Na podaniach niepełnoletnich kandydatów powinna być wyrażona pisemna zgoda rodziców lub ustawowych opiekunów. Kandydaci z wojska składają raporty drogą służbową — za pośrednictwem dowódcy jednostki, w której pełnią służbę.

Do podania (raportu) należy wraz z życiorysem załączyć: wyciąg aktu urodzenia (w oryginale lub uwierzytelnionym odpisie), świadectwo stwierdzające wymagane wykształcenie, poświadczenie obywatelstwa polskiego w wypadku, gdy kandydat nie posiada dowodu osobistego lub tymczasowego zaświadczenia tożsamości (tylko kandydaci spoza wojska), opinię organizacji społecznej lub politycznej, zakładu pracy lub szkoły (tylko kandydaci spoza wojska).

Kandydaci do podoficerskich szkół zawodowych podlegają badaniom psychotechnicznym i próbie sprawności fizycznej.

Termin składania podań (wraz z dokumentami) na rok bieżący upływa z dniem 31 sierpnia 1966 r. Szczegółowych informacji udzielają dowódcy jednostek wojskowych i Wojskowe Komendy Rejonowe.

## LEKARZ ODPOWIADA

*ZDZISŁAW KĘDZIOR — Leszno Wlkp. Z Waszego listu nie wynika jasno czy przeprowadzono zabieg chirurgiczny. O zabiegu powinien decydować laryngolog. Skrzywienie przegrody nosowej usposabia do przewlekających się katarów nosa i stanów zapalnych zatok.*

*MIECZYSŁAW SEDŁAK — Skomoruchy Duże. Stałe uzupełnienie protetyczne, nie upośledzające zdolności żucia, nie stanowi przeszkody w zakwalifikowaniu się do OSL. Radzimy zgłosić się do Komisji Lotniczo-Lekarskiej.*

*RYSZARD BURNAC — Świecie. Niestety, krótkowzroczność jest przeciwskazaniem do szkolenia lotniczego. Bez odpowiedniego badania lekarskiego (specjalistycznego) trudno wypowiedzieć się na temat przyjęcia do wojsk powietrzno-desantowych. W tym wypadku tylko Wojskowa Komisja Lekarska może wydać odpowiednie orzeczenie.*

*JERZY FRANIAK — Sejny. Komisja Lotniczo-Lekarska przeprowadza dokładne badania kandydatów do OSL. Wymagania stawiane kandydatom wynikają z wpływu lotu na poszczególne narządy jak i na całość organizmu. Kandydat musi mieć dobry słuch, wzrok oraz silną budowę ciała. Specjalista może przeprowadzić odpowiednie leczenie.*

*JAN JASKOLSKI — Pakość. Braki i wady uzębienia powodujące utratę zdolności żucia stanowią przeszkodę w przyjęciu kandydata do lotnictwa. Na orzeczenie stomatologiczne wpływają również i inne kryteria, jak np. przewlekłe zapalenie dziąseł, ograniczenie rozwierania szczęk, niewłaściwy zgryz i inne schorzenia. Trudno tu na odległość wydać odpowiednie orzeczenie. W tym przypadku decyduje Komisja Lotniczo-Lekarska.*

*MATEUSZ ZIMNY — Bydgoszcz. Krótkowzroczność jest przeciwskazaniem do szkolenia lotniczego. Na inne pytania odpowiedzą Wam w WKR.*

*DR HENRYK KLIMEK*

## ZBIERAMY ZNACZKI

GWINEA. Z okazji 7 rocznicy uzyskania niepodległości wydano tu pamiątkową serię złożoną z 6 znaczków. Jeden z tych znaczków, o wartości nominalnej 40 fr, zaliczany jest do tematu „lotnictwo" i przedstawia port lotniczy Gbesia w Konakry.

JORDANIA. Wydano tu pięcioznaczkową serię poświęconą zdobyciu Kosmosu. Znaczki przedstawiają: za 5 i 50 f — „Telstar" i pagodę, za 10 f i 20 f — rakietę w locie i za 15 f — pilotów kosmicznych. Znaczki wydano zarówno w wersji ząbkowanej jak i nieząbkowanej oraz w postaci bloku znaczkowego.

LIBIA. Z okazji inauguracji libijskich królewskich linii lotniczych wydano tu serię złożoną z 3 znaczków. Znaczki o jednakowym rysunku, lecz różnych wartościach nominalnych (za 5, 10 i 15 m), przedstawiają samolot odrzutowy i kulę ziemską.

WŁOCHY. Wydano tu 2 znaczki dla uczczenia pocztowej służby lotniczej (nocnej). Znaczek za 40 l przedstawia samolot na tle gwiaździstego nieba i wieżę kontrolną, zaś znaczek za 90 l, który reprodukujemy, sylwetkę samolotu na tle tarczy Księżyca. Znaczki wykonano w wymiarach obrazka 27 × 37 mm.

**Bogusław Kurowski**




## W lotniczej KSIĘGARNI

**Zzigniew Jankiewicz ● GIGANTY PRZESTWORZY, Wydawnictwo MON (Seria Sowy) Warszawa 1966, str. 221, cena 12 zł.**

Zachodnie towarzystwa lotnicze przed paru laty zahamowały tempo wyścigu o wielkość samolotów komunikacyjnych. Po prostu uznano, że trzeba aby dotychczasowe maszyny zamortyzowały się i nie były przedtem wypierane przez nowe typy. Jednak przed rokiem prezentacja na Paryskim Salonie Lotniczym radzieckiego olbrzyma, mającego zabierać około 250 podróżnych, zelektryzowała producentów zachodnich.

W przyszłym roku w Związku Radzieckim wprowadzony zostanie do eksploatacji nowy samolot pasażerski Ił-62. Będzie on mógł przewozić 186 pasażerów, osiągając prędkość rzędu 900 km/h, przy czym będzie przebywał bez lądowania odległość 6 500 km. Dziennik „Krasnaja Zwiezda" przyniósł ostatnio informacje o nowych radzieckich gigantach powietrznych, które rozpoczną loty w bieżącej pięciolatce (1966—1970). W najbliższych latach na trasach powietrznych pojawi się samolot Tu-154, który zastąpi popularne Tu-104, Ił-18 i An-10. Samolot ten latać będzie z prędkością 900 km/h, przewożąc 160 pasażerów na odległość 3 500 km. W następnych latach Tu-154 ulegnie modyfikacji, zwiększając swoją pojemność do 220 pasażerów. Aktualnie oblatywany jest An-32. Jak wiadomo jego udźwig wynosi 80 ton, przy czym bez lądowania przebywa on odległość 11 000 km. Daleko posunięte są prace nad radzieckim naddźwiękowym samolotem pasażerskim Tu-144 dla 120 pasażerów. Osiągać on będzie prędkość około 2 500 km/h i pokonywać trasę 6 500 km.

Linie lotnicze „Pan American" złożyły zamówienie w zakładach Boeing na czterosilnikowego giganta przestworzy Boeing-747. Dostawy tych samolotów rozpoczną się za dwa lata. Nowy Boeing zabierać będzie 500 pasażerów w klasie turystycznej, bądź 375 pasażerów w klasie pierwszej. Samolot ten, o połowę większy od kursujących obecnie pasażerskich odrzutowców tej klasy, będzie osiągał prędkość ponad 1 100 km/h.

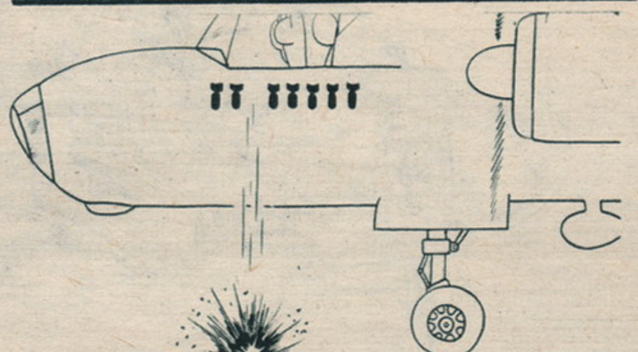
Do wyścigu o palmę pierwszeństwa w dostawach nowego sprzętu komunikacyjnego, wartości setek milionów dolarów, przystępuje druga wytwórnia amerykańska Douglas, która w swych planach ma budowę samolotów na 250 i 550 miejsc. Natomiast zakłady lotnicze Lockheed rozpoczęły pracę nad projektem superkolosa, który weźmie na swój pokład 900 pasażerów. Ciekawe, że mimo tak znacznego zwiększenia pojemności, ciężaru i prędkości, nowe maszyny będą lepiej dostosowane do eksploatacji na krótkich trasach i wystarczą im krótkie pasy startowe. Dzięki tym ulepszeniom przewiduje się, że koszt przelotu bardzo się obniży. Na obecnych liniach USA będzie on niższy niż koszt przejazdu autobusem. Linie lotnicze „Pan American" przewidują, że z wprowadzeniem do eksploatacji nowych maszyn koszt przelotów będzie można obniżyć co najmniej o jedną trzecią.




Książka Zbigniewa Jankiewicza zapoznaje Czytelnika z historią rozwoju wielkich płatowców oraz z aktualnym postępem ich budowy. Stanowi ona przegląd poszczególnych typów wielkich samolotów, budowanych na przestrzeni minionego półwiecza na całym świecie. Wiele miejsca poświęcono w niej najnowszym konstrukcjom samolotów - gigantów, zarówno komunikacyjnych jak i wojskowych. Omówiono także konstrukcje wielkich samolotów przyszłości, kierunki ich rozwoju i zastosowania.

Liczne ilustracje podnoszą wartość książki Jankiewicza. Szczególnie interesujące fakty historyczne związane z narodzinami gigantów powietrznych zaciekawią uważnego czytelnika. Ale nie tylko. Także problemy związane z powstawaniem pierwszych ogromnych samolotów wielosilnikowych, drogi rozwoju wielkich konstrukcji lotniczych, dzisiejsze wysoce doskonałe giganty powietrzne jak również projekty przyszłościowe pozwolą na lepsze poznanie rozwoju „samolotów-olbrzymów". Polecamy.

Obwolutę projektował Jan Mucharski.



WKŁ
WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Warszawa 1, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

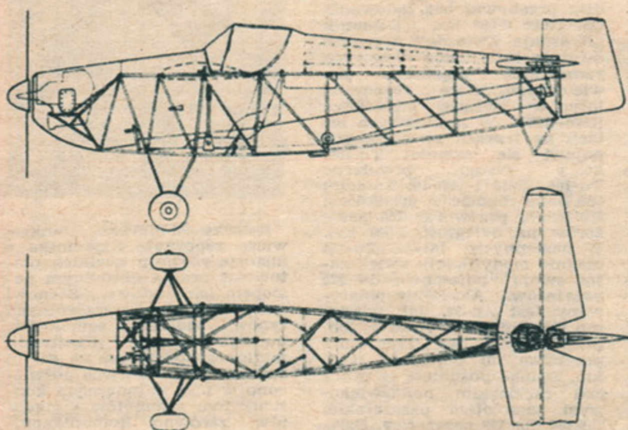
Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 4835 M-88

# *RAKIETĄ PO ŚWIECIE*

## SAMOLOT AMATORSKI

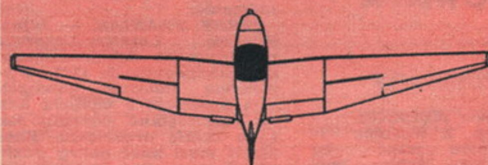
W „SP” nr 21 z br. opisaliśmy radziecki samolot 1-miejscowy „Riiga-1” konstrukcji studentów z Rygi. A oto jego zdjęcie oraz konstrukcja. Kadłub spawany z rurek chromansilowych, z oprofilowaniem grzbietu listwami drewnianymi. Silnik motocyklowy o mocy 26-30 KM z reduktorem 1 : 2,3.

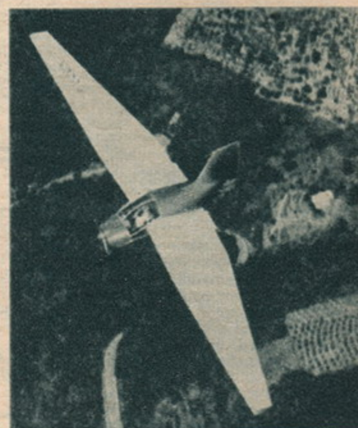


## SAMOLOT-SKŁADAK



Tak ma wyglądać 1-miejscowy samolot „dla wszystkich”, produkowany w postaci zestawów do montażu amatorskiego przez zakłady Bede w USA. Cena — ok. 600 dol. (bez silnika).





## MOTOSZYBOWIEC

Wyżej i z lewej: Francuski bezogonowy motoszybowiec 2-miejscowy AV-221 A jest wyposażony w silnik Rectimo 4-AR-1200 „Pygmee” o mocy 39 KM. Silnik 4-suwowy, 4-cylindrowy o ciężarze 40 kG. Śmigło ustawiane w chorągiewkę. Ciężar całkowity — 550 kG, użyteczny — 225 kG. Doskonałość max. — 27 przy 85 km/h. Opadanie min. — 0,78 m/sek. przy 70 km/h lub 0,87 m/sek. przy 74 km/h (2 osoby załogi). Wersja seryjna AV-221B ma wejść do produkcji.

Przekrój perspektywiczny przedstawia angielski odrzutowiec dwumiejscowy P-84 „Jet-Provost”, będący standardowym samolotem szkolno-treningowym W. Brytanii. Zbudowano ponad 450 maszyn w różnych wersjach. Jest używany w Iraku, Sudanie, Wenezueli i na Cejlonie. Rozpiętość — 11,25 m, długość — 9,88 m. Pow. nośna — 19,8 m². Ciężar własny — 2 110 kG, całkowity — 3 356 do 4 173 kG. Prędkość max. — 660 do 708 km/h, min — 120 km/h. Zasięg — 1 130 km. Pułap — 11 200 m. Silnik o ciągu 1 134 — 1 547 kG. Uzbrojenie 1 do 3 k.m., lub 90 kG bomb albo rakiet. Rozbieg — 470 m, dobieg — 625 m.

Oznaczenia: 1 — radio i akumulatory, 2 — zbiornik tlenu, 3 — zawór ładowania, 4 — antena pionowa, 5, 8 — wlot powietrza, 6 — komora mieszania powietrza zimnego i gorącego, 7 — kanał ogrzewniczy i wentylacyjny, 9 — wytrysk cieczy przeciwoblodzeniowej, 10 — dźwignia odrzucania osłony, 11 — wycieraczka, 12 — drążek sterowy instruktora, 13 — tablica pokładowa, 14 — zewnętrzna dźwignia otwierania osłony kabiny, 15 — pedały ucznia, 16 — sterownica ucznia, 17 — pokrętło wyważania steru wysokości, 18 — dźwignia obsługi ciągu i klap, 19 — fotel wyrzucany, 20 —kozioł przeciwkapotażowy, 21 — dysza prędkościomierza, 22 — dawkomierz tlenowy, 23 — element nośny, 24 — apteczka, 25 — wlot powietrza do silnika, 26 — reflektor do kołowania, 27 — wziernik do silnika, 28 — filtr paliwowy małego ciśnienia, 29 — wziernik przeciwpożarowy, 30 — osłona dostępu do silnika, 31 — silnik AS „Viper”, 32 — podział kadłuba, 33 — tylny układ zapłonowy, 34 — łoże silnika, 35 — okucia skrzydła, 36 — zbiornik paliwa, 37 —wciągnik podwozia, 38 — pneumatyczny napęd klap, 39 — przerywacz (spoiler), 40, 41 — klapa, 42 — wlew paliwa, 43 — zewnętrzny zbiornik paliwa, 44 — popychacz lotki, 45 — klapka wyważająca, 46 — masowe wyważanie lotki, 47 — przewody paliwowe, 48 — światło pozycyjne, 49, 53 — wziernik do napędów i dyszy silnika, 50 — antena, 51 — wspornik dyszy wylotowej, 52 — napędy sterów, 54 — popychacz steru kierunku, 55 — popychacz steru wysokości, 56, 59 — klapka odciążająca, 57 — klapka wyważająca, 58 — światło pozycyjne, 60 — łącznik steru wysokości.

## ODRZUTOWY SAMOLOT SZKOLNO-TRENINGOWY „JET PROVOST”




NR 54 ● LIPIEC 1966

# TURYSTYCZNY SZCZYT

Jakkolwiek dawno stwierdzono, że we współczesnej turystyce nie ma już właściwie martwego sezonu, że trwa on przez cały rok — to jednak od czerwca do września przeżywamy szczególne natężenie podróży. Ponieważ współczesny człowiek coraz bardziej ceni sobie czas i wygodę — w szybkim tempie rośnie popularność podróży lotniczych. Obserwujemy to zjawisko nie tylko w ruchu zagranicznym LOT-u, ale także na liniach krajowych. Do Szczecina, Koszalina i Gdańska bilety wykupywane są niemal błyskawicznie. Amatorzy urlopów w Bieszczadach dobijają się o miejsca w samolotach lecących do Rzeszowa. Podróż do Zakopanego lub w Sudety skraca wiązane połączenie lotniczo-kolejowe lub lotniczo-autobusowe przez Kraków lub przez Wrocław. Byle tylko szybciej zacząć urlopowy wypoczynek, nie tracić zbyt wiele cennego czasu na podróże.

W tym też okresie pojawiają się opinie, że istniejące linie lotnicze należałoby rozszerzyć. Ot, że na przykład: „Wrocław powinien otrzymać połączenie z Poznaniem, a przez to ze Szczecinem oraz z Koszalinem". Mieszkańcy Krakowa pytają o bezpośredni samolot do Koszalina lub Szczecina. Nad niektórymi projektami warto się zastanowić i fachowcy w PLL LOT pilnie się tym zajmują, niektóre jednak — jak np. żądanie, aby do Szczecina latały duże samoloty, są w obecnej sytuacji nierealne. Lotnisko szczecińskie nie posiada bowiem odpowiednich warunków do ich przyjmowania.

W okresie natężonego ruchu turystycznego, urlopowych wyjazdów i powrotów — szczególne znaczenie ma dobra organizacja pracy wszystkich służb naziemnych LOT-u. Od sprawnej i szybkiej obsługi pasażerów zależy bowiem punktualność lotów, unikanie tzw. „korków" i denerwującego zamieszania. Ale to tylko jedna strona medalu. Wiele też zależy i od samych pasażerów. Jak wiadomo, odprawa podróżnych na liniach krajowych kończy się na dwadzieścia minut przed odlotem. Tymczasem niektórzy pasażerowie zbyt późno przyjeżdżają na lotnisko, gdy lista jest już zamknięta. A przecież przed rejsem trzeba wykonać szereg ważnych czynności. Należy m. in. podsumować ciężar wszystkich pasażerów, płatnego i bezpłatnego bagażu, sprawdzić ilość przesyłek frachtowych i poczty, ilość paliwa, sporządzić dokumenty pokładowe dla załogi. I to wszystko musi być załatwione w ciągu owych dwudziestu minut przed odlotem.

Apelujemy więc do naszych miłych pasażerów linii krajowych i zagranicznych o punktualne zjawianie się na lotnisku. My ze swej strony dołożymy starań, by obsługa była szybka i uprzejma, a podróż wygodna.




# PRZED PIERWSZYM LOTEM

Przez Centralny Port Lotniczy na warszawskim Okęciu przewijają się każdego dnia setki ludzi — pasażerów krajowych i zagranicznych linii, witających i żegnających ich osób, a także i tych, którzy przyjechali tu, by popatrzeć na samoloty. Wśród podróżnych spotkaliśmy ostatnio pana Stanisława Gąsienicę-Byrcyna z Zakopanego. Wybierał się do Krakowa w swoją pierwszą podróż lotniczą. Zaopiekowały się więc nim naziemne stewardessy LOT-u. (Rozmowę z p. Stanisławem Gąsienicą-Byrcynem zamieszczamy na str. 4 „LOT Nowin".)

## SAMOLOTAMI „LOTU" NA URLOP

Wygodna i szybka podróż to gwarancja mile spędzonego urlopu. Przypominamy, że placówki PLL LOT rezerwują miejsca w samolotach linii krajowych już na siedem dni przed zamierzonym odlotem. Można także zarezerwować sobie miejsca powrotne. Wszystkim naszym Pasażerom życzymy przyjemnego urlopu i niezawodnej pogody.

# SENIORZY LOTNICTWA

W Dęblinie odbyło się V Walne Zgromadzenie Klubu Seniorów Lotnictwa. Do miejscowej „Szkoły Orląt" zjechali się na dwudniowe spotkanie najstarsi polscy piloci, którzy jeszcze przed pierwszą wojną światową zdobywali lotnicze umiejętności. Obok takich sław jak Scipio del Campo, Jan Nagórski, Antoni Mroczkowski, Paweł Zołotow i Władysław Szyszkowski znaleźli się także przedstawiciele młodszych pokoleń pilotów, powstańcy śląscy i wielkopolscy, którzy walczyli z wrogiem na samolotach, a także uczestnicy drugiej wojny światowej. Wśród zasłużonych seniorów lotnictwa spotkaliśmy wielu LOT-owców. Oto kilku z nich: Ludwik Tokarczyk pracował w polskim lotnictwie komunikacyjnym od 1924 roku, Stanisław Płonczyński od 1925 roku, Marian Duszyński od 1934 roku, a Henryk Wiśniewski, Ludwik Schultz i Medard Konieczny wraz z innymi organizowali po ostatniej wojnie PLL LOT. Walne Zgromadzenie Seniorów Lotnictwa było więc dla nas znakomitą okazją do zebrania wspomnień, nawiązania kontaktów z ludźmi, którzy polskiej komunikacji lotniczej oddali wiele lat pracy.

Na zakończenie Walnego Zgromadzenia odbyła się dekoracja najbardziej zasłużonych członków Klubu. Między innymi medale za udział w walkach o Berlin otrzymali LOT-owcy: kpt. Marian Grabowski, kpt. Jerzy Nieciengiewicz, kpt. Józef Wnuk, Mieczysław Roszkowski — instruktor, mechanik pokładowy; radiooperator Piotr Stręk, Stanisław Szałapata i Walery Trzciński z Działu Technicznego, a także naczelnik portu Okęcie — Medard Konieczny z ZRLiLK oraz Józef Trzeciak z WSK.

Dyrektor PLL LOT, inż. Jan Zwierzyński, pozdrowił seniorów lotnictwa w imieniu Ministra Komunikacji PRL.




PLL LOT zapewniły grupie seniorów lotnictwa przelot samolotem An-24 na trasie z Warszawy do Dęblina i z powrotem.






Odlot gości targowych z Poznania do Kopenhagi.

## RAJD DZIENNIKARZY I PILOTÓW



Dyrektor inż. Jan Zwierzyński wręcza nagrodę LOTu dziennikarzowi z NRD red. Alfredowi Rossnerowi.

We Wrocławiu zakończył się V Rajd Dziennikarzy i Pilotów, którego trasa wiodła z Gniezna przez Włocławek, Ostrów Wkp., Rybnik do Wrocławia. W rajdzie wzięło udział 41 załóg, w tym jedna jugosłowiańska, dwie z NRD oraz dwie mieszane czesko-polskie. Polskie Linie Lotnicze LOT, których dyrektor inż. Jan Zwierzyński był członkiem Komitetu Honorowego Rajdu, ufundowały nagrodę dla najlepszej załogi zagranicznej. Nesesery podróżne LOTu zdobyła załoga niemiecka — red. Alfred Rossner z berlińskiej „Tribune" oraz pilot Werner Runge. Wszyscy uczestnicy rajdu otrzymali zestawy wydawnictw reklamowych LOTu, a cudzoziemcy dodatkowo pamiątkowe proporczyki. Po zakończeniu V Rajdu dziennikarz jugosłowiański redaktor Drago Kralj z Lublany odwiedził Dział Reklamy LOTu, interesując się problematyką naszego przedsiębiorstwa.

## WITAMINY NA POKŁADZIE



Załadunek trwa. Jest już noc. Za kilkadziesiąt minut maszyna wzbije się w powietrze i weźmie kurs na Oslo. Świeże i pachnące truskawki znajdą się wczesnym rankiem w stolicy Norwegii.

Tradycyjnym zwyczajem samoloty PLL LOT przewożą za granicę znaczne ilości truskawek. Pierwsze tego rodzaju rejsy odbyły się 9 czerwca. W ciągu zaledwie kilku godzin duże ładunki soczystych owoców dotarły z Warszawy do Sztokholmu, Oslo i Malmoe. Załadunek rozpoczął się wieczorem, a wczesnym rankiem polskie truskawki znalazły się w sklepach oraz na stołach szwedzkich i norweskich konsumentów.

Starannie ułożone w drewnianych łubiankach wędrują truskawki taśmowym transporterem na pokład LOTowskiego Iła-18.




## LOT LOT NA TARGACH

Już po raz dwudziesty czwarty PLL LOT wzięły udział w Międzynarodowych Targach Poznańskich. W estetycznie urządzonym pawilonie można było zakupić bilet lotniczy, zarezerwować miejsca w samolocie, uzyskać wiele wyczerpujących informacji na temat połączeń z niemal wszystkimi krajami świata.

Warto przypomnieć, że z okazji XXXV MTP Polskie Linie Lotnicze LOT uruchomiły szereg dodatkowych rejsów lotniczych, łączących Poznań z Warszawą oraz z Kopenhagą. Turyści skandynawscy w ciągu zaledwie 105 minut mogli dostać się polskim samolotem na Targi do Poznania. Tradycyjnym już zwyczajem w okresie MTP przyznano młodzieży studenckiej ulgi w opłatach za bilety.

LOT-owska ekipa targowa należycie spełniła swoje zadanie. Pomocą były tu nie tylko zawodowe umiejętności, ale także zdobyte w ciągu poprzednich Targów doświadczenia.

Na zdjęciach zamieszczamy migawki z pracy targowej placówki LOTU.



Wyżej: Stoisko LOTu na Targach — rezerwacja miejsc dla gości zagranicznych, których sprawnie obsługuje p. Irena Ciechomska. Przy telefonie — kierownik stoiska LOTu p. Bogdan Kielak. Niżej: Sprzedaż biletów w biurze miejskim LOTu w Poznaniu.






Pamiątkowe zdjęcie przed odlotem do Polski. Wielki, LOTowski Il-18 gotów do drogi.

## NA WAKACJE DO POLSKI

Co roku gościmy w Polsce dzieci naszych rodaków, zamieszkujących rozmaite kraje Europy zachodniej, a zwłaszcza Francję i Belgię. Przebywają one w najpiękniejszych zakątkach wypoczynkowych naszego kraju — w górach i nad morzem. Podróż w obie strony dzieci Polonii Zagranicznej odbywają na pokładach samolotów PLL LOT.

Nasi młodzi pasażerowie już na lotnisku w Lille zasypali załogę LOTowskiego Iła-18 gradem pytań o Polskę, Warszawę i Kraków. Wszyscy natarczywie domagali się odpowiedzi, a potem chwalili wygodny lot i smaczną polską szynkę, którą otrzymali w czasie posiłku na pokładzie. Spotkanie z Polską było bardzo wzruszające, wielu nie widziało jej nigdy w życiu. A zaraz potem, po wypoczynku, dalsza, krótka już podróż na zasłużony wypoczynek.



Pytań zawsze jest wiele, na wszystkie trzeba wyczerpująco odpowiedzieć.



W gabinecie zabiegowym. Pielęgniarka Elżbieta Wojdyła w trakcie wykonywania zastrzyku dożylnego.

## W TROSCE O ZDROWIE

JAK już informowaliśmy, w biurowcu PLL LOT przy ul. 17 Stycznia na Okęciu oddane zostało do użytku nowe ambulatorium lekarskie. W obszernych, nowocześnie urządzonych i wyposażonych pomieszczeniach znajdują się gabinety: medycyny ogólnej, medycyny lotniczej, stomatologiczny, zabiegowy, inspektora sanitarnego oraz rejestracja i dział apteczek pokładowych.

Pracownicy LOTu mogą korzystać z badań lekarskich oraz przepisanych zabiegów, otrzymują tu obowiązkowe szczepienia np. duru brzusznego i ospy. LOTowska służba zdrowia prowadzi także zakrojoną na szeroką skalę działalność profilaktyczną, przeprowadzając badania kontrolne pracowników oraz kontrolując stan sanitarny poszczególnych działów. Planuje się również prowadzenie podstawowych badań medycznych o specjalności lotniczej. W skład niewielkiego, ale doświadczonego i zgranego zespołu LOTowskiej służby zdrowia wchodzą lekarze: Kazimiera Czerwińska-Ślusarska, Teresa Łuniewska, Kazimierz Kamiński i Tadeusz Śliwiński. W gabinecie zabiegowym pracuje pielęgniarka Elżbieta Wojdyła, w dentystycznym pielęgniarka Jadwiga Bieńkowska, a pieczę nad apteczkami pokładowymi i działowymi roztacza pielęgniarka Wanda Księżopolska. Rejestratorką jest Grażyna Bałda.

Nowe ambulatorium lekarskie LOTu przyczyni się niewątpliwie do dalszego podniesienia stanu zdrowotności załogi naszego przedsiębiorstwa, która pod koniec bieżącego roku liczyć już będzie około 2 700 pracowników. LOTowskiej służbie zdrowia życzymy dalszych sukcesów w jej odpowiedzialnej i ważnej pracy.

## „LOTEM" PO SUKCESY



NA pokładzie polskiego Iła-18 odleciała z Warszawy do Paryża piłkarska reprezentacja Polski. Był to jednak dopiero pierwszy etap lotniczej podróży. Dalsza droga wiodła bowiem przez Ocean do Ameryki Południowej. Przed odlotem z Okęcia piłkarze otrzymali LOTowski proporczyk z życzeniami przyjemnej podróży i jak największych sukcesów. W połowie czerwca powitaliśmy naszych wracających piłkarzy. Byli bardzo zadowoleni — ich pierwszy występ na ziemi Południowej Ameryki udał się nadspodziewanie.



Doktor Kazimiera Czerwińska-Ślusarska jest internistką i specjalizuje się w zagadnieniach medycyny przemysłowej. Na zdjęciu — w czasie mierzenia ciśnienia krwi.



Doktor Teresa Łuniewska nawet najbardziej bolesny zabieg potrafi umilić miłym uśmiechem i słowami otuchy.

Rejestracja. W tych wielkich szufladach mieści się pełna dokumentacja aktualnego stanu zdrowia całej załogi LOTu. Rejestratorka — Grażyna Bałda przyjmuje zapisy na wizytę u lekarza.



## TRANZYTOWI TURYŚCI

Coraz większą popularnością cieszy się turystyka lotnicza. Niektóre grupy turystów tak opracowują sobie plan podróży, aby po drodze zwiedzić również leżące na jej trasie miasta. Ostatnio zatrzymała się w Warszawie na jednodniowy pobyt grupa włoskich uczonych, architektów i inżynierów. Wracali oni z Moskwy i przed odlotem do Rzymu postanowili zwiedzić stolicę naszego kraju. Krótki pobyt w Warszawie przyniósł im wiele wrażeń. Włoscy turyści chwalili szczególnie odbudowaną Starówkę, film „Warszawska Serenada" oraz polską kuchnię. Wielu z nich obiecywało, że przylecą do Polski na dłuższy pobyt.



## NOTATNIK „LOTU"

*Samolotami specjalnymi PLL LOT odlecieli do Norwegii członkowie Wielkiej Orkiestry Symfonicznej Polskiego Radia, by wziąć udział w muzycznym festiwalu w Bergen.*

✶

*Tygodnik załogi Czechosłowackich Linii Lotniczych „Vzlet" zamieszcza w swym numerze dwudziestym fotografię stewardess LOT-u w czasie zajęć praktycznych z ratownictwa morskiego, podkreślając, że LOT uważa tego rodzaju umiejętności za niezbędne w pełnieniu napowietrznej służby. W tym samym numerze tygodnika znajduje się zdjęcie reklamy LOT-u na jednej z ateńskich ulic.*

✶

*Wśród wielu towarów samoloty LOT-u przewożą również żywe raki i ślimaki. Ostatnio odbyły się także loty specjalne nad Kanał La Manche po narybek węgorza dla naszych jezior.*

## BUDAPESZTEŃSKA NARADA

W stolicy Węgier odbyła się narada dyrektorów przedsiębiorstw lotniczych krajów socjalistycznych. Reprezentowane były: Aeroflot, ČSA, Interflug, LOT, Malev, Tabso, Tarom oraz Zarząd Komunikacji Lotniczej Mongolskiej Republiki Ludowej. Tematem obrad było dalsze zacieśnienie współpracy eksploatacyjnej, handlowej i finansowej między tymi przedsiębiorstwami.

PLL LOT reprezentowane były przez dyrektora inż. Jana Zwierzyńskiego, zastępcę dyrektora do spraw handlowych inż. Roberta Słabego oraz panią Esterę Szymanowską, zajmującą się problemami współpracy LOTu z przedsiębiorstwami lotniczymi państw socjalistycznych.

W czasie wolnym od obrad gospodarze urządzili interesującą wycieczkę turystyczną (na zdjęciu).






## Z PARYŻA DO POLSKI

Polska jako kraj o wielu znakomitych walorach turystycznych cieszy się we Francji coraz większym powodzeniem. Dość przypomnieć, że francuskie biuro podróży „Cheval Voyage" już w pierwszym kwartale br. zamknęło listy uczestnictwa w wycieczkach do Polski na lipiec i sierpień. Francuscy turyści spędzą wakacje koło Koszalina w Białce i Białym Borze. Dużym urozmaiceniem pobytu będzie możliwość korzystania z jazdy konnej na wierzchowcach z tamtejszych stadnin.

Na zdjęciu: specjalny autobus przewozi podróżnych, udających się do Polski samolotami LOTu, z centrum Paryża na lotnisko Le Bourget.




*PAN Stanisław Gąsienica Byrcyn jest zakopiańskim góralem. Mieszka na Gubałówce i od lat pisze liryczne wiersze, tworzy gawędy, w których opiewa piękno Tatr i stare tradycje. Jego utwory ukażą się wkrótce w antologii ludowej poezji.*

*— Odprowadziłem właśnie żonę do Gdyni, załadowałem ją na „Batorego" i wracając odwiedziłem córkę w Warszawie — mówi pan Gąsienica. — Sam nie wiem jak doszło do tej decyzji, ale postanowiłem nagle, że wracać będę samolotem. Córka zadzwoniła do LOTu i dowiedziałem się, że do Krakowa leci się tylko godzinę. Nie bardzo w to wierzyłem, bo to przecież taki kawał drogi! Przekonał mnie dopiero rozkład lotów. Kupiłem bilet i oto zaraz polecę.*

*— Czy już pan latał?*

*— Nie. To moja pierwsza lotnicza podróż.*

*— Czy nie ma pan tremy?*

*— Czemu? Panie, ja całe życie chodziłem po górach. Stanął człowiek nad przepaścią i chciałby polecieć, poszybować jak ptak. Zazdrościłem orłom i sępom ich lotów. Nie mam lęku przestrzeni, prawdę mówiąc — boję się tylko wody. Gdybym miał jechać do Ameryki, to już bym chyba wolał samolot niż statek. Zawsze to góral bliższy niebu i ptakom niż wodzie i rybom.*

*— Podobno jest pan na lotnisku już od kilku godzin?*

*— Tak. Tę pierwszą podróż samolotem chcę jak najciekawiej przeżyć. Wybrałem się więc tu wcześniej, aby sobie dokładnie obejrzeć lotnisko, zobaczyć ludzi odlatujących w różne strony świata, samoloty, lotników. To wszystko bardzo ciekawe. Zaopiekowały się mną zaraz te miłe panny w niebieskich mundurkach, pokazywały mi na czym polega praca portu lotniczego, obejrzałem sobie nowy samolot LOTu An-24, widziałem odrzutowce. Tylko ludzie tu tak bardzo się spieszą. A przecież warto przyjść wcześniej, popatrzeć, posłuchać, zastanowić się nad rozwojem techniki, która pozwoliła człowiekowi oderwać się od ziemi.*

*— Co się panu najbardziej podobało?*

*— Przede wszystkim to, że trudno tu czuć się samotnym. Ledwie pokręciłem się po dworcu krajowym, a podeszła do mnie zgrabna dziewczyna w mundurku i zapytała czy czegoś nie potrzebuję, czy nie mogłaby mi w czymś pomóc. Zapytałem ją potem o imię, powiedziała, że: Joanna. Może jej poświęcę swój nowy wiersz? Odniosłem także wrażenie, że Warszawa jest miastem o dużym znaczeniu dla komunikacji międzynarodowej. Pełno tu cudzoziemców, mówią różnymi językami, co chwila z megafonów rozlegają się komunikaty po angielsku lub niemiecku, padają nazwy dalekich miast Europy.*



*— Czy ma pan jakieś życzenia?*

*— Jedno — chciałbym siedzieć przy okienku, zobaczyć ziemię z wysoka. Panna Joanna obiecała mi, że odprowadzi mnie do samolotu, może jakoś się uda. W Krakowie przesiądę się do outobusu PKS i po trzech godziańch będę w domu. Aż wierzyć się nie chce, że tak szybko. A z tej podróży i z tej wizyty na lotnisku powstanie pewnie nowy wiersz, może góralska gawęda... Już teraz wiem, że namawiać będę krewniaków i znajomych, żeby choć raz spróbowali polecieć.*

*— Życzymy przyjemnej podróży i prosimy o napisanie nam o wrażeniach z lotu.*

*— Chętnie. A ja z kolei zapraszam do mnie na zsiadłe mleko — na Gubałówkę...*

## NOTATNIK „LOTU"

*Na lotnisku Okęcie gościliśmy samolot Linii Lotniczych „Nordair" z Kanady, którym przyleciała kilkudziesięcioosobowa grupa turystów. Po zwiedzeniu Warszawy turyści kanadyjscy udali się w dalszą podróż.*

✶

*Samoloty An-24 PLL LOT stały się tłem dla zdjęć reklamowych, wykonywanych do dyspozycji Komitetu Drobnej Wytwórczości. Ładne i zgrabne modelki prezentowały pomysłowe wyroby z wikliny.*

✶

*W Warszawie rozpoczęło działalność przedstawicielstwo Greckich Linii Lotniczych „Olympic Airways". Zadaniem placówki jest udzielanie informacji na temat połączeń lotniczych, działalność akwizycyjna oraz świadczenie usług na istniejącej sieci, wzbogaconej ostatnio o linię z Aten do Nowego Jorku przez Rzym i Paryż. W tych stolicach europejskich samoloty „Olympic Airways" posiadają dogodne połączenia z samolotami PLL LOT.*

Zdjęcia w numerze: Marian Kobrzyński, Archiwum LOTu i Malevu.



Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-30-21, wewn. 44. Redaktor: JERZY WOYDYŁŁO. Wkładka do numeru 27 (782) z dnia 3 lipca 1966 r. „Skrzydlatej Polski".